


3 1761 11650522 3





Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116505223>













Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

**Transport  
and  
Communications**

**Transports  
et des  
communications**

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER

Thursday, May 28, 1992

Le jeudi 28 mai 1992

Issue No. 19

Fascicule n° 19

**Eighth Proceeding on:**

**Huitième fascicule concernant:**

Examination of the subject-matter  
of Bill C-62,  
*An Act respecting telecommunications*

Étude de la teneur du Projet de loi  
C-62, Loi concernant  
les télécommunications

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, *Chairman*

The Honourable B. Alasdair Graham, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*Murray
Buchanan	(or Lynch-Staunton)
Davey	Spivak
Eyton	Stollery
Forrestall	Sylvain
*Frith (or Molgat)	Stewart
MacDonald ( <i>Halifax</i> )	

\**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

L'honorable Donald H. Oliver, *président*

L'honorable B. Alasdair Graham, *vice-président*

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*Murray
Buchanan	(ou Lynch-Staunton)
Davey	Spivak
Eyton	Stollery
Forrestall	Sylvain
*Frith (ou Molgat)	Stewart
MacDonald ( <i>Halifax</i> )	

\**Membres d'office*

(Quorum 4)



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Wednesday, March 25, 1992:

"Pursuant to Rule 67(3), the question being put on the motion of the Honourable Senator Lynch-Staunton, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of Bill C-62, An Act respecting telecommunications, in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto".

The names being called they were taken down as follows:

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mercredi 25 mars 1992:

«Conformément à l'article 67(3) du Règlement, la motion de l'honorable sénateur Lynch-Staunton, appuyée par l'honorable sénateur Roblin, c.p.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications, avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant,

est mise aux voix.»

Le Sénat, à l'appel des noms, de prononce comme suit:

**YEAS—POUR****The Honourable Senators—Les honorables sénateurs**

Atkins	Carney	Doyle	MacDonald	Roblin
Balfour	Chaput-Rolland	Grimard	(Halifax)	Ross
Barootes	Cochrane	Kelleher	Murray	Rossiter
Beaudoin	Cogger	Keon	Nurgitz	Simard
Bélisle	Comeau	Kinsella	Ottenheimer	Spivak
Berntson	David	Lavoie-Roux	Poitras	Tremblay—36
Bolduc	Di Nino	Lynch-Staunton	Robertson	
Buchanan	Doody			

**NAYS—CONTRE****The Honourable Senators—Les honorables sénateurs**

Bonnell	Fairbairn	Hays	Marsden	Stanbury
Bosa	Frith	Hébert	Molgat	Stewart
Corbin	Graham	Leblanc (Saurel)	Neiman	Thériault—19
Everett	Haidasz	Marchand	Sparrow	

**ABSTENTIONS****The Honourable Senators—Les honorables sénateurs**

Nil/Aucun

Therefore, the motion was adopted.

En conséquence, la motion est adoptée.

*Le greffier du Sénat*

Gordon L. Barnhart

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MAY 28, 1992  
(23)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in room 257 East Block, at 9:30 a.m., the Chairman, the Honourable Donald H. Oliver, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Forrestall, Graham, Oliver, Spivak and Sylvain. (5)

*In attendance:* Professor Hudson Janisch of the Faculty of Law, University of Toronto, Counsel to the Committee, Susan Alter and René Lemieux from the Research Branch of the Library of Parliament and Mr. Bruce Carson.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

*Witnesses:*

*From the Canadian Association of Marketing Research Organizations (CAMRO), and from the Professional Marketing Research Society (PMRS):*

Terry Rawlings, President (CAMRO);  
Patricia Simmie, President (PMRS);  
Michael Adams, President, Environics Research Group;  
Don Braden, BB&C Association Management Services.

*From the Competitive Telecommunications Association:*

Robert Watson, Chairman;  
Don Braden, Executive Director.

*From Call-Net Telecommunications:*

Michael Kedar, Chairman;  
Bob Boron, Legal Counsel.

*From Stentor Telecom Policy Inc.:*

Jocelyne Côté-O'Hara, President and Chief Executive Officer;  
Jean Monty, Chairman and Chief Executive Officer, Bell Canada;  
Brian A. Canfield, President and Chief Executive Officer, British Columbia Telephone Company;  
Don Lowry, President and Chief Operating Officer, AGT Limited;  
Greg van Koughnett, Vice-President, Legal and Institutional Affairs.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, March 25, 1992, the Committee continued its examination of the subject-matter of Bill C-62, *An Act respecting telecommunications*.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 28 MAI 1992  
(23)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la salle 257 de l'édifice de l'Est à 9 h 30, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Forrestall, Graham, Oliver, Spivak et Sylvain. (5)

*Présents:* Le professeur Hudson Janisch de la Faculté de droit de l'Université de Toronto, conseiller du Comité, Susan Alter et René Lemieux du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement et M. Bruce Carson.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Témoins:*

*De l'Association canadienne de l'organisation de recherche en marketing et du Professional Marketing Research Society (PMRS):*

Terry Rawlings, président, CAMRO;  
Patricia Simmie, président, PMRS;  
Michael Adams, président, Environics Research Group;  
Don Braden, BB&C Association Management Services.

*De Competitive Telecommunications Association:*

Robert Watson, président;  
Don Braden, directeur exécutif.

*De Call-Net Telecommunications:*

Michael Kedar, président du conseil d'administration;  
Bob Boron, conseiller juridique.

*De Stentor politiques publiques Télécom Inc.:*

Jocelyne Côté-O'Hara, président et directrice générale;  
Jean Monty, président du conseil et chef de la direction de Bell Canada;  
Brian A. Canfield, président et chef de direction, AGT Limitée;  
Don Lowry, président et chef de la direction, AGT Limitée;  
Greg van Koughnett, vice-président, Stentor politiques publiques Télécom Inc.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 25 mars 1992, le Comité poursuit son examen du projet de loi C-62, *Loi concernant les télécommunications*.



Mrs. Simmie and Mr. Rawlings made opening statements and along with Messrs. Adams and Braden answered questions.

At 10:50 a.m., Mr. Watson made a statement and along with Mr. Braden answered questions.

At 11:50 a.m., Mr. Kedar of Call-Net Telecommunications made introductory remarks and along with Mr. Boron answered questions.

At 12:30 p.m., the Committee recessed.

At 1:30 p.m., the Committee resumed its examination of the subject-matter of Bill C-62, *An Act respecting telecommunications*.

Mrs. Côté-O'Hara of Stentor Telecom Policy Inc. made introductory remarks and along with Messrs. Monty, Canfield, Lowry and van Koughnett answered questions.

At 3:35 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

M<sup>me</sup> Simmie et M. Rawlings font des déclarations préliminaires et, avec MM. Adams et Braden, répondent aux questions.

À 10 h 50, M. Watson fait une déclaration et, avec M. Braden, répond aux questions.

À 11 h 50, M. Kedar de Call-Net Telecommunications fait des remarques préliminaires et, avec M. Boron, répond aux questions.

À 12 h 30, le Comité fait une pause.

À 13 h 30, le Comité reprend son étude du projet de loi C-62, *Loi concernant les télécommunications*.

M<sup>me</sup> Côté-O'Hara de Stentor politiques publiques Telecom Inc., fait des remarques préliminaires et, avec MM. Monty, Canfield, Lowry et van Koughnett, répond aux questions.

À 15 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

*Le greffier du Comité*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, May 28, 1992

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-61, respecting telecommunications, met this day at 9:30 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Donald H. Oliver** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Good morning. I should like to open this morning's session of the Senate Standing Committee on Transport and Communications in our ongoing pre-study of Bill C-62, *An Act respecting telecommunications*.

We have had a busy week to date and we will have a full morning and a busy afternoon. We will resume again next Monday with four more witnesses. The following Monday we will conclude by hearing from the CRTC and once again from the minister.

This morning we are delighted to have before us members of the Canadian Association of Marketing Research Organizations. In particular I welcome Mr. Rawlings, Patricia Simmie, Michael Adams and Don Braden.

What we have been doing is asking the various organizations to make their presentation, and then we like to engage in a bit of discussion and put some questions to them to test some of the things they tell us.

**Ms Patricia Simmie, President, PMRS, Canadian Association of Marketing Research Organizations:** Good morning, Mr. Chairman, senators. My name is Patricia Simmie. I am President of the Professional Marketing Research Society of Canada, known as PMRS. With me is Terry Rawlings, who is President of the Canadian Association of Marketing Research Organizations, which we call CAMRO. Also present with us is a well-known member of the market research community, Michael Adams, President of Environics. Michael is a longstanding member of PMRS and his company has been a member of CAMRO for many years. Finally, we have with us Don Braden, a principal in the firm BB&C Association Management Services. BB&C manages CAMRO and Don assisted CAMRO and PMRS in the preparation of our submission.

On behalf of CAMRO and PMRS I would like to thank the committee for permitting us to appear before you on this very important matter.

The Professional Marketing Research Society and the Canadian Association of Market Research Organizations are the

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 28 mai 1992

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui l'on a renvoyé le projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications, se réunit à 9 h 30 pour étudier le projet de loi.

**Le sénateur Donald H. Oliver** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Bonjour. Je déclare ouverte la séance de ce matin, où le Comité sénatorial permanent des transports et des communications continue de procéder à l'étude préliminaire du projet de loi C-62, *Loi concernant les télécommunications*.

Jusqu'ici, nous avons eu une semaine fort occupée, et ce sera toujours le cas ce matin et cet après-midi. Nous reprendrons nos travaux de nouveau lundi prochain et entendrons quatre témoins de plus. Lundi suivant, nous mettrons fin aux audiences après avoir entendu les représentants du CRTC et, une fois de plus, le ministre.

Ce matin, nous avons le plaisir de rencontrer des membres de l'Association canadienne des organisations de recherche en marketing. En particulier, je souhaite la bienvenue à M. Rawlings, à Patricia Simmie, à Michael Adams et à Don Braden.

Nous avons d'abord demandé aux diverses organisations de présenter leur exposé, et ensuite, nous aimerions discuter quelque peu et leur poser des questions pour tirer au clair certaines des choses qu'elles nous diront.

**Mme Patricia Simmie, présidente, PMRS, Association canadienne des organisations de recherche en marketing:** Bonjour, Monsieur le président, Messieurs les sénateurs. Je me nomme Patricia Simmie. Je suis présidente de la Professional Marketing Research Society of Canada, connue sous l'acronyme PMRS. Voici Terry Rawlings, président de l'Association canadienne des organisations de recherche en marketing, que nous appelons la CAMRO. Nous avons également avec nous un membre bien connu de la communauté oeuvrant dans les études de marché, Michael Adams, président d'Environics. Michael est membre depuis longtemps du PMRS, et sa société est membre depuis de nombreuses années de la CAMRO. En dernier lieu, je vous présente Don Braden, associé principal de BB&C Associations Management Services. BB&C gère la CAMRO, et Don a aidé la CAMRO et le PMRS à préparer le mémoire que nous avons soumis.

Au nom de la CAMRO et du PMRS, j'aimerais remercier les membres du Comité de nous avoir permis de comparaître devant vous au sujet d'une question d'une si grande importance.

Le PMRS et la CAMRO sont les principales associations industrielles oeuvrant dans le secteur des études de marché. Le



[Text]

principal industry associations for market research. PMRS has over 1,200 individual members across the country who subscribe to our code of ethics and strive to increase the quality and high ethical standards of the industry.

CAMRO is an association of market research firms which has as its objective to foster among member companies high standards of quality, professionalism and ethical practice.

Terry Rawlings will summarize some of the concerns our industry has with the bill under discussion.

**Mr. Terry Rawlings, President, Canadian Association of Marketing Research Organizations:** Good morning, and may I repeat Patricia Simmie's thanks for letting us appear before you, Mr. Chairman.

When we were discussing this we were reminded of the old Woody Allen joke who, having been taught speed reading, read *War and Peace* and decided it was about Russia. With that in mind, I will go straight to the core issue and then branch out from there.

We have submitted a document to you, what we call the *War and Peace* version of our submission. I will not talk about Russia, but about the core argument.

I will dance backward and forward through the document, and I start with our remarks on page 16. Our concern is very specific, as is the issue we want to bring before you. It relates to clause 46, which as I am sure you are aware, reads:

The Commission may, by order, prohibit or regulate the carriage of any class of unsolicited telecommunications on the telecommunications facilities of a Canadian carrier to the extent that the Commission considers it necessary to prevent undue inconvenience or nuisance, giving due regard to freedom of expression.

Our real concern is with the phraseology "any class of unsolicited telecommunications". The core problem faced by the market research industry and, therefore, the two organizations that appear before you, is that the language within that clause is very broad. The phrase "any class of unsolicited telecommunications" is a very broad phraseology. Our concern is that in making it so broad there is the severe risk that the CRTC will have the ability to regulate in a very broad context and then, by happenstance almost, regulate against market research when that is not the intent.

[Traduction]

PMRS compte, dans tout le pays, plus de 1 200 membres qui ont fait leur propre code de déontologie et s'efforcent d'accroître la qualité ainsi que les normes éthiques déjà élevées au sein de l'industrie.

Pour sa part, la CAMRO est une association d'entreprises d'études de marché qui a pour objectif de favoriser chez ses sociétés membres des normes élevées de qualité, un grand professionnalisme et de saines pratiques éthiques.

Terry Rawlings va résumer certaines des préoccupations de notre secteur d'activité au sujet du projet de loi à l'étude.

**M. Terry Rawlings, président, Association canadienne des organisations en recherche de marketing:** Bonjour. J'aimerais réitérer les remerciements de Patricia Simmie: nous vous sommes effectivement redevables, de nous avoir donné l'occasion de témoigner devant vous, Monsieur le président.

Pendant que nous discutons du projet de loi, cela nous a rappelé la vieille blague de Woody Allen qui, après avoir appris la lecture rapide, a lu *Guerre et Paix* et a déterminé qu'il s'agissait d'un livre sur la Russie. Compte tenu de cette constatation, j'irai directement au coeur du problème, et je partirai de là.

Nous vous avons présenté un document, que nous appelons la version *Guerre et Paix* de notre mémoire. Je parlerai non pas de la Russie, mais du coeur du problème.

Je parcourrai le document dans tous les sens, et je vais commencer avec les observations que nous avons énoncées à la page 16. Nos préoccupations sont très spécifiques, tout comme la question que nous désirons vous soumettre. Elle a trait à l'article 46 qui, comme vous devez le savoir, se lit comme suit:

Le Conseil peut, par ordonnance, interdire ou réglementer, dans la mesure qu'il juge nécessaire—compte tenu de la liberté d'expression—pour prévenir tous inconvénients anormaux, l'acheminement, grâce aux installations de télécommunication de l'entreprise canadienne, de certaines catégories de télécommunications non sollicitées.

Notre véritable préoccupation a trait à l'utilisation de l'expression «certaines catégories de télécommunications non sollicitées». Le problème fondamental auquel fait face l'industrie des études de marché et, par conséquent, les deux organismes qui comparaissent devant vous, tient au fait que le libellé de cet article est très englobant. L'expression «certaines catégories de télécommunications non sollicitées» est effectivement très englobante. À notre avis, elle s'assortit d'un risque très marqué: le CRTC aura la capacité de réglementer dans un contexte très large et, presque de façon fortuite, se retrouvera à appliquer certains règlements de façon à s'opposer aux études de marché quand cela est nullement l'intention de la loi.

*[Text]*

The core position we have is that the objective of the clause is, and should not be, to regulate against market research. The problem that we have is that the distinction between telemarketing and market research is becoming, and has become, extremely blurred. We give an example of that in our document which sets out part of a submission we presented to a recent working party in which we made the distinction, we thought fairly clearly. However, we are practitioners and thus very close to it. In the ultimate document not only was the distinction between telemarketing and market research not made, in fact, market research was encompassed within telemarketing. I will come later to how we see them as being very different industries with very different interests.

The essence of our concern is about that clause, about its very broad language and the effect of that broad language being to sweep into telemarketing market research. As a consequence, in effect, regulations which sweep market research into the telemarketing net will occur, which is not, and we believe should not be, the intent of any such regulation.

I refer next to pages 3 and 11. With reference to page 3, we believe the benefits of market research are self-evident, although others might not agree. Bear in mind that market research covers a very wide spectrum. We are talking not just about marketing research and researching products, which is by itself important; we are talking about opinion and political research. We are talking about corporate research. We are talking about a very wide spectrum which includes social research.

For example, when public policy makers are trying to determine certain issues and they want to find out what people think and believe, market research, in the sense we are using it, is an important channel of communication between the public at large and the policy makers. In the same way as when people are designing new products, locating new stores or deciding on transport facilities, it is a very wide spectrum. There is an important channel which market research is between the public at large and people making the critical decisions.

The fact that it is as important as that, we believe, is recognized and acknowledged by the public. We have quoted some figures in our submission. Why does everyone quote a recent Gallup poll? At any rate, we have quoted one, which indicated

*[Traduction]*

Essentiellement, nous sommes d'avis que l'objectif de l'article consiste à établir des règlements opposés aux études de marché, et ce ne devrait pas être le cas. Le problème auquel nous faisons face, c'est que la distinction entre télémarketing et études de marché devient, depuis un certain temps, extrêmement floue. Dans notre document, nous donnons un exemple pour illustrer cet état de choses. Nous avons incorporé une partie du mémoire que nous avons présenté à un groupe de travail, tout récemment, et dans lequel nous établissions très clairement croyons-nous, cette distinction. Toutefois, nous sommes des praticiens et, de ce fait, cela nous touche de très près. Dans le dernier document, non seulement ne faisait-on pas la distinction entre télémarketing et étude de marché, mais en fait, la notion d'études de marché était englobée dans celle de télémarketing. J'expliquerai plus tard pourquoi nous estimons qu'il s'agit de deux secteurs très différents ayant des intérêts fort différents.

Nous nous préoccupons essentiellement de cet article, du fait que son libellé est très flou et du fait que son libellé flou a pour effet d'incorporer au télémarketing les études de marché. Par conséquent, dans les faits, des dispositions réglementaires auront aussi pour effet d'englober dans le télémarketing les études de marché, et, à notre avis, cela n'est pas et ne devrait pas être l'intention du texte législatif.

Je me rapporte ensuite aux pages 3 et 11. En ce qui a trait à la page 3, nous croyons que les avantages découlant des études de marché sont parfaitement évidents, même si d'autres personnes peuvent ne pas être d'accord. Il convient de se rappeler que le terme «études de marché» couvre une très vaste gamme d'activités. Nous parlons non seulement de la recherche sur le marketing et des produits de recherche, qui en eux-mêmes revêtent un très grande importance, nous parlons des sondages d'opinion et de la recherche politique. Nous parlons de la recherche d'entreprise. Nous parlons d'une très vaste gamme d'activités qui englobent la recherche sociale.

Par exemple, quand les décideurs publics essaient de déterminer certaines questions et qu'ils veulent sonder ce que pense et croit le public, les études de marché, au sens où nous l'entendons, constituent une importante voie de communications entre l'ensemble du public et les décideurs. La notion englobe une très vaste gamme d'activités, tout comme quand des gens conçoivent de nouveaux produits, déterminent l'emplacement de nouveaux magasins ou prennent des décisions au sujet d'installations de transport. Les études de marché constituent effectivement une importante voie de communication entre le grand public et les personnes qui prennent les décisions critiques.

Toute l'importance de ce secteur est reconnue, selon nous, par le public. Nous avons cité certains chiffres dans notre mémoire. Pourquoi tout le monde cite-t-il un récent sondage Gallup? Quoi qu'il en soit, nous en avons cité un, qui révélait



*[Text]*

that something in the order of 60 per cent of the public feel either very or fairly positive about survey research, that is, market research. Only 11 per cent of the public have any negative attitude about surveys.

We believe that is an important fact by itself. It indicates that the public does not regard market research as in any sense a nuisance. Indeed, it is to the contrary. The public recognizes its importance.

One might also interpolate—and this is going far beyond the figures—that, perhaps, the 11 per cent who had a negative attitude might be confused, and we would understand that confusion, between some of the activities of telemarketers, or the less ethical telemarketers, and market research. What I am referring to is the activity whereby some firms of telemarketers conduct a survey whose purpose is not a survey at all, but what we call selling under the guise of market research. Many of us may have experienced it. The person on the other end of the phone says, “I am just conducting a survey,” and 10 minutes later you find he is selling you something. That is not any activity that any legitimate market research firm—any member of PMRS or CAMRO— would be involved in. What it does is further blur the distinction between the two.

In terms of the impact, roughly speaking, a little under 50 per cent of all surveys are conducted over the telephone. That is very different from the context of Europe. You will be able to tell from my accent that I speak from some personal experience, although I am a Canadian. The experience here is clearly because we are such a diverse population it is essentially uneconomical to do much personal door-to-door contact. It would be most prohibitive. There is some done, but it would be prohibitively expensive to try to get a representative sample through knocking on people’s doors, which is the predominant methodology in Europe where populations are much more concentrated.

Therefore, any regulation which impacts on the use of the telephone for survey research necessarily has a severe impact on the market research business, organization and the carrying out of their work.

In addition, there is a further more subtle impact, and I have talked about market research being the channel between the public and the decision makers in many ways. In order for that to work, the surveys that we conduct have to be representative. They have to represent Joe and Jane Public. It is not a case of professional cooperators, or a biased sample. It has to be a representative sample. Therefore, any extent to which that

*[Traduction]*

que près de 60 p. 100 du public a des sentiments relativement favorables ou très favorables au sujet des études de marché. Seulement 11 p. 100 du public ont une attitude négative au sujet des sondages.

Nous croyons qu’il s’agit là d’un fait important en soi. Cela révèle que le public ne considère pas les études de marché comme un embêtement. Bien au contraire. Le public en reconnaît l’importance.

On pourrait également en déduire—et cela va bien au-delà des chiffres—que peut-être les 11 p. 100 qui adoptent une attitude négative pourraient mal comprendre la distinction entre certaines des activités de spécialistes du télémarketing, ou du moins ceux qui ne se préoccupent guère de l’éthique, et les études de marché. Nous pourrions comprendre qu’une telle confusion règne dans leur esprit. Je fais allusion aux activités de certaines sociétés de télémarketing qui effectuent un sondage dont l’objectif n’est pas du tout celui d’un sondage, mais où l’objectif consiste à vendre un certain produit sous le couvert des études de marché. Nombre d’entre nous ont déjà connu ce genre de situation. La personne à l’autre bout du fil dit: «Je suis simplement en train d’effectuer un sondage», et dix minutes plus tard, vous vous rendez compte qu’elle est en train de vous vendre quelque chose. Il ne s’agit pas d’une activité à laquelle s’adonnerait une société légitime spécialisée dans les études de marché—une société membre du PMRS ou de la CAMRO. De telles activités servent à brouiller encore plus les distinctions entre les deux notions.

En ce qui a trait à l’impact, environ un peu moins de 50 p. 100 de tous les sondages sont effectués par téléphone. Cela n’est très différent de ce qui se passe en Europe. D’après mon accent, vous pourrez en déduire que je parle d’expérience, même si je suis canadien. Étant donné que la population canadienne est si diversifiée, de toute évidence, il est manifestement peu économique de procéder à des sondages personnels de porte à porte. Le coût serait fort prohibitif. Certains sondages sont effectués de cette façon, mais il serait beaucoup trop coûteux d’essayer d’obtenir un échantillon représentatif en frappant à la porte d’un certain nombre de ménages, ce qui constitue la principale façon de faire en Europe, où les populations sont beaucoup plus concentrées.

Par conséquent, tout règlement qui influe sur l’utilisation du téléphone à des fins d’études de marché a nécessairement des répercussions marquées sur les activités d’études de marché, sur l’organisation et l’exécution de telles activités.

En outre, il y a un impact supplémentaire, plus subtil—et j’ai parlé du fait que les études de marché constituaient une voie de communication, à bien des égards, entre le public et les décideurs. Pour que cette voie soit efficace, les sondages que nous effectuons doivent être représentatifs. Ils doivent représenter Monsieur et Madame Tout-le-monde. Il ne s’agit pas de s’adresser à des coopérateurs professionnels, ni à un

[Text]

process is inhibited devalues the work that we do and therefore the information that we provide.

There are two points in there. One is the fact that, predominantly, surveys are conducted by telephone. The second is that a critical part of the communication and the information provided is dependent upon the representativeness of the people we contact. One could say that is all well and good, but surely people have a right to be concerned about the information they provide, the security of it, and the nuisance that even legitimate survey research could represent. Our response to that is twofold.

First, with respect to the security issue, and this is an important and fundamental ingredient of market research, there are two aspects to be considered. We are not concerned with the individual's information per se. What we are concerned with is groups. We do not want to know what Mr. or Mrs. X, Y, Z at 2 Station Road does. We are concerned about that person as part of a group. All the reporting of results that we do is on broad groups. We never—and I mean never—release individual respondent's information. Indeed, we go further than that and actually destroy the individual respondent's information after a suitable period.

**The Chairman:** What is a suitable period?

**Mr. Rawlings:** Our standards say that they must be kept for the client's protection for a year. Typically, people would destroy it at that point. If a client comes back and says that they want to do a re-analysis because it has not tabulated those results, then we have the ability to do it. They are kept under very secure conditions, which brings me to the other aspect.

It is actually in our self-interest, and I guess self-interest is often the best protection, never to release the individual respondent's information. If at any point such information were released and it became known, that by itself would inhibit severely our own work, which depends on our ability to protect the security and the privacy of the individual responding to our survey. It is critical to our own business and our future work and therefore in our own self-interest to protect.

We go further than that in that both CAMRO and PMRS have some very strict standards by which we operate. They are detailed in our submission at page 7. There are a number of

[Traduction]

échantillon biaisé. L'échantillon doit être représentatif. Par conséquent, toute tentative d'entraver ce processus réduit la valeur du travail que nous effectuons ainsi que celle de l'information que nous fournissons.

Deux points sont importants. D'abord, les sondages sont principalement effectués par téléphone. Ensuite, une part critique de la communication et de l'information fournie tient à la représentativité des gens visés par le sondage. On pourrait dire que tout cela est très bien, mais les gens ont certainement le droit de s'inquiéter de la qualité des renseignements qu'ils fournissent, de la sécurité des informations et de l'embêtement que même les études de marché légitimes pourraient constituer. Notre réaction face à un tel état de choses comporte deux volets.

Tout d'abord, en ce qui a trait à la question de la sécurité —et il s'agit là d'une composante importante et fondamentale des études de marché—il faut tenir compte de deux aspects. Nous ne nous préoccupons pas de l'information fournie par la personne en tant que telle. Nous nous préoccupons des groupes. Nous ne voulons pas savoir ce que Monsieur ou Madame X, Y ou Z demeurant au 2 de la rue Principale fait. Nous nous préoccupons de cette personne en ce qu'elle fait partie d'un groupe. Tous les rapports que nous fournissons au sujet des résultats se fondent sur des grands groupes. Jamais—et j'insiste là-dessus—nous ne divulguons de renseignements au sujet des répondants individuels. En fait, nous allons plus loin et nous détruisons purement et simplement les renseignements sur un répondant individuel après une période appropriée.

**Le président:** Qu'est-ce qu'une période appropriée?

**M. Rawlings:** D'après les normes que nous appliquons, nous devons conserver ces renseignements pour protéger nos clients pendant un an. Habituellement, les gens les détruisent après ce délai. Si un client revient et dit qu'il veut procéder à une nouvelle analyse du fait qu'il n'avait pas calculé les résultats, nous sommes en mesure de le faire. Les renseignements sont gardés en parfaite sécurité, ce qui m'amène au deuxième aspect.

En fait, c'est dans notre intérêt—et cela, j'imagine, constitue souvent la meilleure protection—de ne jamais divulguer les renseignements ayant trait aux répondants individuels. Si, à un moment donné, ces renseignements étaient divulgués et publiés, cela en soi entraverait de façon marquée nos activités, qui se fondent sur notre aptitude à protéger la sécurité et la confidentialité de la personne qui répond à notre sondage. Il est donc critique pour nos activités et pour notre travail futur que nous protégions ces renseignements, et il y va donc de notre propre intérêt.

Nous allons plus loin: le fonctionnement de la CAMRO et du PMRS est régi par certaines normes très strictes. Ces dernières sont énoncées dans notre mémoire, à la page 7. Il y a un



*[Text]*

standards which protect the clients in their business, but I suppose here I should be more concerned with those that protect the individual respondents. I am referring to the bottom of page 7. I will not read it all the way through.

The essence of it is that, first, we identify ourselves up-front. I guess we have all had the experience on the phone where somebody calls and you have no idea who on earth he is and why he is calling. My reaction is to put the phone down. In the survey research industry we actually go to the extreme almost in identifying up front who we are and why we are doing what we are doing. If there is personal contact involved, the interviewer will carry an ID card so that the person responding knows that he is talking to a legitimate market research company and therefore the information they give will be protected. There are very strict standards about the confidentiality of those respondents' names. We kind of go to the extreme of enforcing those standards because if there is any evidence of that then we take very severe action against that individual firm or individual.

We have our own standards. They are very strict. They are enforced. They are policed within CAMRO. We do not just take people's word for it. We actually conduct an audit every other year of any firm concerning the research it has conducted. We go through how they have done it to see that they have abided by the standards. That is a condition of being a part of CAMRO.

The next point I would like to go into is the differences between ourselves and telemarketing. I am talking here about page 9 and beyond.

I have referred to some differences. The first one I make is that we in market research are concerned with groups and not individuals. We are not concerned with the information of individuals or their behaviour; we are concerned with people as part of a group. Therefore, we will not, as I have just said, release information on the individual. Indeed, we separate individual identification, from their information, from the process at a very early stage. Once it goes in they are separate. You could look at the results and not know the individual.

When we conduct a survey what we do does not involve the sale of product in any size, shape or form. We are not selling anything. The identity of the respondents—not just the security of the information, but their identity—is treated as confidential and cannot be disclosed.

*[Traduction]*

certain nombre de normes qui visent à protéger les clients et les activités qu'ils effectuent, mais j'imagine qu'ici je devrais me préoccuper au premier chef des normes qui protègent les répondants individuels. Je fais allusion à ce qui se trouve au bas de la page 7. Je ne le lirai pas au complet.

Essentiellement, dans un premier temps, nous nous identifions d'entrée de jeu. J'imagine que nous avons tous reçu un coup de téléphone de quelqu'un qui ne s'était pas nommé: vous ne savez pas diable de qui il s'agit ni pourquoi la personne téléphone. Ma réaction consiste habituellement à raccrocher. Dans le secteur des études de marché, nous allons presque à l'extrême: nous nous identifions dès le départ et précisons pourquoi nous faisons ce que nous faisons. S'il y a des contacts personnels, l'interviewer transporte une carte d'identité pour que le répondant sache qu'il s'adresse au représentant d'une société légitime d'étude de marché et qu'il sache que les renseignements qu'il fournit seront protégés. Des normes très strictes régissent la confidentialité du nom des répondants. Encore une fois, nous nous efforçons d'appliquer ces normes parce qu'en cas d'infraction à ce titre, nous prenons des sanctions très sévères contre la personne ou la société en cause.

Nous avons nos propres normes. Elles sont très strictes. Nous les appliquons. C'est la CAMRO qui veille à leur exécution. Nous ne nous contentons pas de prendre la parole des gens à ce sujet. Nous procédons réellement à une vérification tous les deux ans auprès de toute société qui effectue des recherches. Nous étudions la façon dont elle a procédé pour voir si les normes ont été respectées. Voilà une des conditions dont s'assortit l'adhésion à la CAMRO.

J'aimerais ensuite m'attacher aux différences entre nos activités et celles des sociétés de telemarketing. Je parle ici de ce que l'on retrouve à la page 9 et aux pages suivantes.

J'ai fait allusion à certaines différences. La première que j'aimerais établir c'est que nous, qui effectuons des études de marché, nous nous attachons aux groupes et non pas aux personnes. Nous ne nous intéressons aucunement aux renseignements concernant les individus ou à leur comportement; nous nous intéressons aux gens en ce qu'ils font partie d'un groupe. Par conséquent, comme je viens de le dire, nous ne divulguons pas de renseignements au sujet de l'individu. De fait, nous séparons les renseignements concernant l'identité d'une personne et les renseignements liés au processus très tôt. Une fois que les renseignements sont consignés, ils sont déjà distincts. Vous pouvez jeter un coup d'oeil sur les résultats sans connaître la personne.

Quand nous procédons à un sondage, nos activités ne supposent aucunement la vente d'un produit, de quelque taille ou sous quelque forme que ce soit. Nous ne vendons rien. L'identité des répondants—non pas seulement la sécurité des renseignements fournis, mais l'identité même des gens—est

[Text]

The information is anonymous. We do not follow up on respondents for any sales call of any kind. The name of the market research and the nature of the survey is always provided to the respondent up front at the beginning of the call. If they have a problem they know who they are talking to and they have a recourse. Again, how many people have been contacted and not only do not know who it is and are very upset with the call, but they have no idea whom to get back to? That would not be a problem with a market research company.

The last point is one I made at the start. It is that the public has a positive attitude to market research, which I think reflects the value that they place on it, as well as the fact that we are pretty successful in protecting the individual in the work that we do.

Coming back to my core argument, what we are saying is that market research is different from telemarketing for a number of reasons. The public recognizes those differences. What we do is important in a number of regards. The impact of any regulation on the use of the telephone could have a severe impact on that industry.

Going right back to the core of our concern, we do not believe the purpose of this clause is nor should be to sweep market research into a much broader spectrum. Our concern really relates to the broadness of that language where it talks about the ability to prohibit, regulate, the carriage of any class of unsolicited telecommunication.

Perhaps going too far, we took the liberty of having a run at our own suggested wording. We are not reinventing the wheel here. We are actually using wording that has been established in other countries. Our suggestion for that revised wording is contained on page 20. There we preserve most of the wording, but we add the point that, for greater clarity, the term "telecommunications solicitation", and the key word there is solicitation, shall not include public opinion polling, consumer and market surveys, or any survey research carried on the telecommunications facilities, unless an offer of a commercial transaction accompanies the survey.

We are suggesting it is not the general cast of telecommunications contact, but "solicitation" that is the key word. In defining "solicitation" we are recommending quite strongly that market research and its allied activities are specifically and explicitly excluded from that definition.

[Traduction]

considérée comme étant confidentielle et ne peut être divulguée.

Les renseignements fournis sont anonymes. Les répondants ne font l'objet d'aucun suivi, on ne cherche pas à leur vendre quoi que ce soit. Nous fournissons toujours dès le départ au répondant, au début de l'appel, le nom de l'étude de marché ainsi que la nature du sondage. S'il y a un problème, la personne sait à qui elle parle et elle dispose donc d'un recours. Encore une fois, combien d'entre nous ont été rejoints par une personne, ne savent pas qui les appelle, sont très indisposés par l'appel, mais ne savent absolument pas à qui s'adresser? Cela ne serait certainement pas un problème dans le cas d'une entreprise d'études de marché.

Le dernier point que j'aimerais soulever a été mentionné au début de mon exposé. Le public adopte une attitude positive face aux études de marché ce qui, selon moi, traduit la valeur qu'il lui accorde et fait ressortir le fait que nous parvenons assez bien à protéger la personne dans le cadre de nos activités.

Pour en revenir à mon argument central, nous estimons que les études de marché diffèrent du télémarketing pour un certain nombre de raisons. Le public est conscient de ces différences. Ce que nous faisons est important à un certain nombre d'égards. Les répercussions qu'aurait tout document réglementaire sur l'utilisation du téléphone pourraient se répercuter de façon marquée sur notre secteur d'activités.

Pour revenir tout de suite au coeur du débat, à notre avis, cet article ne vise pas ni ne devrait viser à faire entrer les études du marché dans un contexte beaucoup plus vaste. Ce qui nous préoccupe, c'est en vérité la portée du libellé, c'est-à-dire la possibilité d'interdire et de réglementer les pratiques pour certaines catégories de télécommunications non sollicitées.

En allant peut-être un peu trop loin, nous avons pris la liberté de proposer notre propre libellé. Nous n'essayons pas de réinventer la roue: nous reprenons le libellé qui est utilisé dans d'autres pays. Notre proposition se trouve à la page 20. Nous conservons la majeure partie du passage, mais ajoutons un point pour éclaircir les choses, soit le terme «solicitation de télécommunications». Voilà le mot clé: sollicitation. Cela exclut les sondages d'opinion publique, les études visant les consommateurs et les études de marché, quelles qu'elles soient, quand elles sont réalisées grâce aux installations de télécommunication, à moins que le sondage ne s'accompagne d'une offre commerciale.

Ce ne sont pas les télécommunications dans leur ensemble que nous visons. Le mot clé est «solicitation». En définissant le terme «solicitation», nous recommandons très vivement d'exclure expressément les études de marché et les activités qui y sont associées.



[Text]

I think that is the essence of the document, unless my colleagues wanted to add anything.

**The Chairman:** Thank you very much. I am one of those who believe in the importance of marketing research. Certainly it is one of the things which has drawn my attention to politics, when you see what marketing research can do in politics, not just in Canada but in the United States and elsewhere. So you certainly represent a very important segment of our society.

There are several things about the way the department drafted Bill C-62. It has been pointed out by our advisors that when you look at section 46 itself, the main area to be protected is supposedly the individual's privacy. In section 46, they do not even refer to the word "privacy". The only place you can find the word is in section 7(h). So you have to somehow draw an arrow from the definition section way up to section 46. And when you come to section 46, you read it carefully and you see it is not so much privacy they are alluding to, but freedom of expression. You really wonder, what was the essence of what they were trying to get at?

I have seen your reworking of a definition to protect your interests, but I am not so sure that it is broad enough to protect some of the other interests which I think the minister was trying to catch, such as rights of privacy. We are always glad when people come in with suggested amendments and changes but this may not be broad enough for some of the other needs that have been identified to us in relation to section 46.

One of the things that interested me is the difference you were drawing between doing work in Canada and in Europe. When you said it, I asked Professor Janisch, although it is the practice in Canada being such a big country to use the phone, which is more objective, a voice on the phone or someone physically coming to the door and you seeing their face? Which is more intrusive? Which is more objective? Have you tested, and, if so, what are your results?

**Senator Graham:** Are you saying intrusive or objectionable, as opposed to being objective?

**Mr. Rawlings:** There are two or three things there which I can speak to. One is, as you say, objective, objectionable, or intrusive. That frankly is one of the long-standing debates of market research, the question of objectivity. You will note that I have not given an answer to that question because it is still an ongoing debate. It is something that will probably never be resolved. Numerous studies have been done and there are arguments both ways in terms of objectivity.

In terms of intrusiveness, to express my personal point of view as a private person, at least with the telephone you can

[Traduction]

C'est là, selon moi, l'essentiel du document, à moins que mes collègues ne veulent y ajouter quelque chose.

**Le président:** Merci beaucoup. Je fais partie de ceux qui croient à l'importance des études de marché. À coup sûr, c'est l'une des choses qui m'ont orienté vers la politique: on constate ce que les études de marché peuvent faire en politique, non seulement au Canada, mais aussi aux États-Unis et ailleurs. Vous représentez donc certainement un segment très important de notre société.

La façon dont le ministère a rédigé le projet de loi C-62 soulève plusieurs questions. Selon nos conseillers, l'article 46, de la façon dont il est formulé, viserait principalement à protéger la vie privée des particuliers. Or, l'expression «vie privée» ne se retrouve qu'au paragraphe 7 h). Il faut donc dessiner une longue flèche pour lier la définition au début de l'article 46. Par ailleurs, quand le lecteur arrive à l'article 46, s'il lit l'article avec soin, il constate qu'il n'y est pas tant question de vie privée que de liberté d'expression. C'est à se demander où exactement on voulait en venir.

J'ai vu la définition que vous avez proposée pour protéger vos intérêts, mais je ne crois pas qu'elle soit suffisamment large pour protéger certains autres intérêts que le ministre avait à l'esprit, par exemple le droit à la vie privée. Nous sommes toujours heureux de recevoir des propositions de modification, mais celle-là n'est peut-être pas suffisamment vaste pour répondre aux autres besoins exprimés en rapport avec l'article 46.

Une des choses qui m'intéressait, c'était votre distinction entre ce qui se fait au Canada et ce qui se fait en Europe. Quand vous en avez parlé, j'ai posé la question à M. Janisch—bien que ce soit d'usage au Canada, un pays si vaste, d'utiliser le téléphone, qui est plus objectif—une voix au téléphone ou encore une personne à la porte, avec laquelle on se retrouve face à face? Laquelle des deux pratiques est la plus «indiscreète»? Laquelle est la plus objective? Avez-vous fait des études? Le cas échéant, quels sont les résultats?

**Le sénateur Graham:** Parlez-vous de pratiques indiscreètes ou inacceptables, par opposition à des pratiques objectives?

**M. Rawlings:** Il y a deux ou trois choses dont je pourrais parler. Premièrement, comme vous le dites, c'est la question de savoir ce qui est objectif, acceptable ou indiscret. Pour être franc, c'est là l'un des plus vieux débats sur les études de marché, la question de l'objectivité. Vous remarquerez que je n'ai pas donné de réponse parce que le débat n'est pas clos. Il est probable que la question ne sera jamais réglée. Il y a eu de nombreuses études, et il existe de part et d'autre des arguments établis pour ce qui touche l'objectivité.

Quant au caractère indiscret des pratiques, si vous me permettez d'exprimer mon point de vue personnel, je dirais que le

[Text]

protect yourself. Certainly with the new technological devices, and we refer to this in our document, you can put the phone down or you can not pick it up. You can exclude that call. If someone comes knocking on your door, it is really hard to ignore it. I guess I would argue that personal contact is more intrusive than the telephone contact.

As to objectivity, I guess we will come back in ten years, and we may have an answer, but it is an ongoing debate.

**The Chairman:** My feeling is that a number of people may be intimidated by a face at the door and would be more reluctant to answer as objectively as they would in responding to a neutral voice over the phone. Therefore, if you were to test it, you may get more objectivity by phone. That is what comes to me at first blush, in any event.

**Mr. Rawlings:** That is a perfectly reasonable argument.

**The Chairman:** Senator Graham?

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman, and welcome to you all. I am a fan of market research, particularly when it makes me feel good, which is not always the case. Do you have any new polls you would like to share with us today and make my day?

**Mr. Michael Adams, President, Environics Research Group:** I have last night's numbers right here.

**Senator Graham:** Would you like to give them to us, Michael?

**Mr. Adams:** You are not over 100 per cent yet.

**Senator Graham:** That was a nonpartisan question. Did you say we are not over 100 per cent—

**Mr. Adams:** Oh, you were talking about public attitude towards the Senate?

**Senator Graham:** In speaking about intrusive or objectionable, I will tell you a little story about the accuracy of polls and of polls in other countries. I have done a fair amount of election observing, and one of the places I visited was Nicaragua.

I remember meeting a well-known CBC commentator following the Ortega rally where there must have been 250,000 people. At the rally of Violeta Chamorro, who is now the president of the country, there were only about 50,000 or 60,000. This well-known commentator said to me, "Well, Al, it is all over." I said, "What do you mean?" He said, "You saw the size of the rallies, you heard the polls." As you know, the polls favoured the Sandinistas by 65 per cent. I said, "Have you

[Traduction]

téléphone permet au moins à la personne de se protéger. À coup sûr, grâce aux nouveaux dispositifs technologiques, dont nous parlons dans notre document, on peut tout simplement raccrocher ou encore choisir de ne pas prendre l'appel. On peut exclure l'appel. Si quelqu'un vient frapper à la porte, il est très difficile de ne pas en tenir compte. Je dirais donc que la rencontre est plus «indiscrete» que l'appel téléphonique.

Pour ce qui est de l'objectivité, j'imagine qu'il faudrait revenir à la question dans dix ans. À ce moment-là, on aura peut-être une réponse, mais le débat se poursuit en attendant.

**Le président:** Mon idée, c'est que certaines personnes sont intimidées à la vue de quelqu'un qui vient frapper à leur porte, elle sont plus réticentes à donner des réponses parfaitement objectives que s'il s'agissait d'une voix neutre au téléphone. Par conséquent, si on faisait des tests, on constaterait peut-être que l'objectivité est plus grande dans le cas des enquêtes par téléphone. C'est ma première idée.

**M. Rawlings:** C'est un argument tout à fait sensé.

**Le président:** Sénateur Graham?

**Le sénateur Graham:** Merci, Monsieur le président. Bienvenue à tous. J'affectionne les études de marché, particulièrement quand j'en ressors gagnant, ce qui n'est pas toujours le cas. Avez-vous des nouveaux résultats que vous pourriez nous révéler aujourd'hui et égayer ma journée?

**M. Michael Adams, président, Environics Research Group:** J'ai ici les chiffres d'hier soir.

**Le sénateur Graham:** Voulez-vous bien nous en faire part, Michael?

**M. Adams:** Vous n'avez pas encore franchi le cap des 100 p. 100.

**Le sénateur Graham:** Ce n'était pas une question biaisée. Vous disiez que nous n'avions pas franchi le cap des 100 p. 100 —

**M. Adams:** Ah, vous parliez de l'attitude du grand public à l'égard du Sénat?

**Le sénateur Graham:** En parlant de ce qui est indiscret ou inacceptable, je vous raconterai une petite histoire à propos de l'exactitude des sondages et des sondages qui se font dans d'autres pays. J'ai eu l'occasion d'observer bon nombre d'élections, et le Nicaragua est l'un des endroits que j'ai visités.

Je me souviens d'avoir rencontré un reporter bien connu de Radio-Canada après le rassemblement en faveur de Daniel Ortega. Il devait y avoir environ 250 000 personnes. Au rassemblement pour Violeta Chamorro, qui est maintenant présidente du pays, il n'y avait que 50 000 ou 60 000 personnes. Ce reporter bien connu m'a dit: «Eh bien, alors, tout est fini.» Je lui ai dit: «Qu'est-ce que tu veux dire?» Il m'a répondu: «Tu as vu le monde qu'il y avait aux rassemblements, tu sais ce



[Text]

talked to the bellhops and the taxi drivers?" He said, "No, I have a driver and a car." I said, "You should be talking to those people." I believed those polls would prove to be very inaccurate because the people were responding out of fear.

I do not suggest that there is a fear factor in this country when people respond. However, and I think the Chairman was getting at this, do you find the personal interview is more accurate than the telephone interview?

**Mr. Adams:** I think, to follow up, if I may, the interviewing in newly democratic countries is almost invariably personal interviewing because there is not the wide dissemination of telephone technology. In fact, this is even a factor in Great Britain or has been until recently. They do not have 98 per cent of the population with a telephone. Canada was one of the first countries to really embrace the telephone technology very early on.

In the case of the Nicaragua election and in others where face-to-face interviewing is used, the potential for what we call socially acceptable or politically correct answers is very high. That is the case in those countries where there is no tradition of liberal democracy and where people fear for the consequences of giving opinions if, in fact, those opinions are not held to be confidential and where there may be consequences for expressing the wrong opinion.

**Senator Graham:** The fear factor arose because the people being interviewed thought the pollster was an agent of the government.

**Mr. Adams:** Exactly. Our colleagues in the Soviet Union used to tell us that when they began doing public opinion polls in the late 1970s and early 1980s, they would have to phone the then Soviet people in Leningrad, as it was known, and Kiev and Moscow. In the 1970s when they did polling for the politboro to find out how popular the latest five-year plan was, there would be 95 per cent or 98 per cent in favour of the five-year plan.

When President Gorbachev got into power, he wanted to know what people actually thought. They hired pollsters to call people and say, we are doing a poll and, by the way, we want you to give your private opinion, not your public opinion, because in Russia there is a difference between private and public opinion.

[Traduction]

que disent les sondages.» Comme vous le savez, les sondages donnaient une avance de 65 p. 100 aux sandinistes. Je lui ai dit: «As-tu parlé aux garçons d'hôtel et aux chauffeurs de taxi?» Il m'a dit: «Non, j'ai un chauffeur et ma propre voiture.» Je lui ai répondu: «Tu devrais leur parler à ces gens.» À mon avis, ces sondages se révéleraient très inexacts parce que la crainte y était pour quelque chose dans la réponse des gens.

Je ne laisse pas entendre que la crainte est un facteur dans les réponses des gens ici au Canada. Par contre, et je crois que si c'est là que le président en venait, croyez-vous que l'entrevue personnelle donne des résultats plus exacts que l'entrevue téléphonique?

**M. Adams:** Je vais répondre à la question, si vous le permettez. Les entrevues dans les pays où la démocratie n'est pas installée depuis longtemps sont presque invariablement des entrevues personnelles parce que la technologie téléphonique n'y est pas largement répandue. De fait, c'est même un facteur en Grande-Bretagne, ou du moins cela l'a été jusqu'à une époque récente. Ce ne sont pas 98 p. 100 de la population qui ont le téléphone en Grande-Bretagne. Le Canada a été l'un des premiers pays à vraiment adopter la technologie du téléphone à ses tout débuts.

Dans le cas des élections au Nicaragua et dans d'autres cas où on fait appel aux entrevues personnelles, la possibilité d'obtenir ce que nous appelons des réponses socialement acceptables ou politiquement correctes est très grande. C'est le cas des pays où il n'y a aucune tradition de démocratie libérale et où les gens craignent les conséquences des opinions qu'ils expriment si, dans la réalité, ces opinions ne demeurent pas confidentielles et que le fait de ne pas exprimer une opinion correcte peut entraîner des conséquences.

**Le sénateur Graham:** Le facteur de la crainte est entré en jeu parce que les gens interviewés pensaient que l'enquêteur était un agent du gouvernement.

**M. Adams:** Tout à fait. Nos collègues en Union soviétique nous disaient qu'au moment où ils ont commencé à réaliser des sondages d'opinion publique à la fin des années 70 et au début des années 80, ils avaient à téléphoner aux Soviétiques à Leningrad, comme la ville s'appelait à ce moment-là, à Kiev et à Moscou. Durant les années 70, quand ils ont sondé l'opinion publique au nom du politburo afin de mesurer la popularité du dernier plan quinquennal, 95 p. 100 ou 98 p. 100 des gens se sont prononcés en faveur du plan.

Quand le président Gorbachev est arrivé au pouvoir, il voulait vraiment savoir ce que les gens pensaient. Il a engagé des enquêteurs qui appelaient les gens et disaient: «Nous faisons un sondage et, de fait, nous voulons que vous exprimiez votre opinion personnelle, et non votre opinion publique» parce qu'en Russie, il y a une différence entre l'opinion personnelle et l'opinion publique.

*[Text]*

They had to assure people that the KGB would not follow up if they expressed what they really thought about the party boss who was in their factory and his effectiveness or what the person thought of the latest five-year plan. They had to assure people that there would be no consequences of giving their private opinion. Indeed, at one point they got such a low level of response that they had to call from the Kremlin with a known Kremlin exchange, and for people who were concerned about their answers being used against them, they had a number for the people to phone and ask the KGB whether they were allowed to give their opinion to these pollsters.

So in Canada we are truly blessed. Of course, as we heard recently when the Prime Minister announced it, the United Nations study has shown Canada to be the greatest country in the world on certain social indicators. In terms of liberal democracy, in terms of people feeling that they can tell us pollsters what they really feel, we are probably the most candid people in the world. As I am sure the Prime Minister will attest when he looks at his numbers, we are a very candid people.

And to respond to both issues, I am sure it is true that when you are doing face-to-face interviewing involving subjects like pay equity or affirmative action programs for women, for ethnic and racial minorities, if the interviewer happened to be from one of those groups, he or she would tend to elicit more socially acceptable answers on that interview perhaps, because we Canadians are very polite people. On the telephone, that social acceptability factor would be reduced.

So when you talk about objectivity or validity of our research, in that instance, with those sorts of sensitive topics, I would put more faith in the telephone interview because then people feel they can say exactly what they want and there is no social acceptability factor as there would be in a face-to-face interview. I am actually more of a fan of the telephone in our own polling on sensitive subjects. It is a very important mechanism. It is very cost-effective, by the way, but also in terms of a valid measure, I put more faith on some subjects in the telephone interview.

**Senator Graham:** Just on a little housekeeping, on page 15, you talk about a report of the federal-provincial working group of consumer ministers on your industry. Can we have a copy of your report?

**Mr. Don Braden, Executive Director, BB&C Association Management Services:** We can provide one.

*[Traduction]*

Ils devaient rassurer les gens et leur dire que le KGB n'interviendrait pas s'ils disaient ce qu'ils pensaient vraiment du chef de parti à l'usine, de son efficacité ou encore de ce qu'ils pensaient du dernier plan quinquennal. Ils devaient rassurer les gens et leur dire qu'il n'y aurait pas de conséquence s'ils exprimaient leur opinion personnelle. De fait, à un moment donné, le taux de réponse était si peu élevé qu'ils ont dû appeler à partir d'un numéro reconnu comme provenant du central du Kremlin. De plus, il y avait un numéro de téléphone pour les gens qui se préoccupaient de ce que leurs réponses se retournent contre eux: ils appelaient directement le KGB pour demander s'ils avaient le droit de donner leur opinion à ces enquêteurs.

Nous sommes donc vraiment bénis au Canada. Bien sûr, comme le premier ministre l'a annoncé récemment, une étude des Nations Unies montre que le Canada vient au premier rang parmi tous les pays du monde pour ce qui touche certains indicateurs sociaux. Pour ce qui est de la démocratie libérale, pour ce qui est des gens qui sentent qu'ils peuvent vraiment dire aux enquêteurs ce qu'ils pensent, nous sommes probablement le peuple le plus franc au monde. Comme le premier ministre va sûrement en témoigner quand il va regarder ses chiffres, nous sommes un peuple très franc.

Pour répondre aux deux questions, je suis sûr qu'il est vrai qu'une entrevue personnelle portant sur un sujet comme l'équité en matière d'emploi ou l'action positive pour les femmes, les groupes ethniques ou les minorités raciales aurait tendance, dans la mesure où l'interviewer provient de l'un de ces groupes, à amener des réponses plus acceptables socialement pour ce cas particulier, parce que nous, Canadiens, sommes très polis. Au téléphone, le facteur d'acceptabilité sociale devient moins important.

Si on parle donc de l'objectif ou de la validité des études, dans ce cas particulier, pour les sujets délicats de ce genre, je me fierai davantage aux entrevues téléphoniques: les gens ressentent alors qu'ils peuvent dire exactement ce qu'ils veulent —le facteur de l'acceptabilité sociale n'intervient pas, comme c'est le cas pour une entrevue personnelle. De fait, je privilégie le téléphone dans nos sondages sur les sujets délicats. C'est un mécanisme très important. Il est aussi très efficace sur le plan des coûts, soit dit en passant, et pour obtenir une mesure valable, je me fie davantage à l'entrevue téléphonique pour certains sujets.

**Le sénateur Graham:** Un détail d'ordre matériel: à la page 15, vous parlez d'un rapport du groupe de travail fédéral-provincial des ministres des Consommateurs à propos de votre secteur. Pouvez-vous nous fournir un exemplaire de votre rapport?

**M. Don Braden, directeur général, BB&C Association Management Services:** Certainement.



[Text]

**Senator Graham:** I want to go to section 46. I congratulate you on at least acknowledging the extent to which nuisance-type telemarketing and unsolicited calls are affecting the public and their attitudes toward the industry. But you imply, at least, that the bill goes too far.

Yet as with most issues in this place, there is another side to the argument. In this case, the wording in section 46 gives no real teeth to the need to protect consumers. Now you propose eliminating the phrase "any class" from clause 46 which says, "The CRTC may prohibit any class of unsolicited telecommunications."

Is this really necessary when you are proposing a new subsection (2) which, as I read it, would have the intent of excluding your businesses from this section anyway? Are you therefore seeking a permanent legislative exclusion from this bill in the combination of both of these, as opposed to believing that you could, on an ongoing basis, feel confident that the commission will not find you to be a nuisance, except perhaps at election time?

**Mr. Rawlings:** I wonder if I could take a run at answering one aspect of that. I guess the working group is a good example. Our central concern is that, in regulating against one clear type of nuisance—and to some people, some of the telemarketing calls could be classed in that view—market research will get swept into it almost by accident.

There is a large blurring between the two, whereas we see a very clear distinction between the two types of activities. You can also see the distinction in the public's mind in terms of their attitude to the two types of activities. They do clearly distinguish. But we are concerned that, in making regulation, the two will still become blurred as they have been blurred in the past. Therefore, we will get swept in by accident. That is, in our mind, the danger.

**Mr. Braden:** I would just add, senator, that we were trying to understand what "any class" meant in the minister's mind when he did it. All the examples in terms of the press release and background documents led to us believe it was about telemarketing, it was about solicitation. The earlier comment about privacy, which is perhaps not covered in here, is an important point. But we were trying to understand the extent of the information. All the background documentation talked about selling things, which is why we focused on that aspect.

We recognized that both in the United States and other jurisdictions, when they defined the term "solicitation", they started by including everything and then realized there was

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Je veux parler de l'article 46. Je vous félicite d'avoir reconnu au moins à quel point le télémarketing «incongru» et les appels non sollicités touchent le public et son attitude envers le secteur. Mais vous laissez entendre, au moins, que le projet de loi va trop loin.

Néanmoins, comme la plupart des questions que nous abordons ici, il y a un revers à la médaille. Dans ce cas, le libellé de l'article 46 ne donne pas vraiment de mordant au texte et ne saurait protéger les consommateurs. Maintenant, vous proposez d'éliminer l'expression «certaines catégories» de l'article 46, qui se lit: «le Conseil peut interdire... certaines catégories de télécommunications non sollicitées.»

Est-ce vraiment nécessaire, compte tenu du fait que vous proposez un nouvel sous-alinéa 2) qui, comme je le lis, aurait pour objet d'exclure vos entreprises de toute façon? Cherchez-vous à obtenir une exclusion légale en permanence dans ce projet de loi en associant les deux idées, plutôt que de croire que vous pourriez ne pas poser d'inconvénient pour le Conseil, sauf peut-être au moment d'élections?

**M. Rawlings:** Je me demande si je pourrai essayer de répondre à une partie de cette question. J'imagine que le groupe de travail est un bon exemple. Notre principale préoccupation, c'est qu'en interdisant dans la réglementation une pratique nuisible en particulier—et pour certaines gens, certains appels de télémarketing entreraient dans cette catégorie—on fait entrer les études de marché dans la définition presque par inadvertance.

La distinction entre les deux est floue, mais nous faisons quant à nous une distinction très claire entre les deux types d'activités. On voit aussi la distinction que fait le public dans l'attitude qu'il affiche envers les deux types d'activités. Nous nous préoccupons de la possibilité que la distinction demeure floue comme elle l'a été par le passé même si elle est réglementée. Notre secteur entrerait dans la définition par accident. C'est là, à notre avis, le risque.

**M. Braden:** Je voudrais seulement ajouter, sénateur, que nous essayons de comprendre ce que le ministre avait à l'esprit quand il a pensé à «certaines catégories». Tous les exemples utilisés dans le communiqué et dans la documentation nous amènent à croire qu'il s'agit de télémarketing. Qu'il s'agit de sollicitation. L'observation faite plus tôt à propos de la vie privée, qui n'est peut-être pas couverte ici, représente un point important. Mais nous essayons de comprendre la nature des informations. Dans tous les documents de fond, il était question de vendre quelque chose, et c'est pour cela que nous nous sommes concentrés là-dessus.

Nous savons bien qu'aux États-Unis comme ailleurs, quand on a défini le terme «sollicitation», on a commencé par inclure tous les éléments dont il est question, puis on s'est aperçu que

[Text]

this valid distinction. We are trying to make that valid distinction specific within the act.

I do take your point about the privacy. We are certainly not attempting to narrow the act for other reasons, but we do want to make sure it is clear.

**The Chairman:** But it was not just selling things, because when the minister appeared, and as you quoted here, he spoke about possible abuses including sending unsolicited information by telephone or by fax machine. So it was not just selling things that the minister was after.

**Mr. Braden:** We think the only reason you would send someone something is to try to make a transaction.

**The Chairman:** It could be an unsolicited telephone call, a crank call.

**Mr. Braden:** It could be that, but in the usual terms, we talk about junk fax. Every Monday morning I go to my office and I have fax about a computer supplier, discount travel, that sort of thing. That is the impression I had. However I think your other comments about obscene or harassing calls are perfectly valid. We certainly do not countenance trying to omit them from the act.

**Senator Graham:** In the immortal words of Senator Sylvain, I have just one more question. It is not necessarily germane to the bill, but if the Chairman would allow me to ask this.

**The Chairman:** I do not hold myself responsible for what is about to come.

**Senator Graham:** We do not often have access to such a distinguished group at any one time. Regarding the publication of polls at election time and immediately prior to the day of the election, there have been suggestions that perhaps the publication of polls should be barred, say, two weeks before the actual date of the election. There have been all sorts of precedents and classic examples.

I remember, in Nova Scotia, the party to which I have some allegiance complained in the last provincial election that the polls were so close, but two or three days before the vote there was a poll which was published indicating that the then governing party had come on strong and was indeed ahead at that particular time.

The leader of the opposition complained that that poll was paid for by someone, that there was a little hanky-panky in the publication of it and that it had a very definite influence on the outcome. Both Senator Oliver and Senator Forrestall, and perhaps some of you, would remember that incident.

[Traduction]

notre distinction est valable. Nous essayons de faire en sorte que la loi mentionne cette distinction valable.

Je comprends ce que vous dites à propos de la vie privée. Nous n'essayons certainement pas de restreindre le champ d'application de la loi pour d'autres raisons, mais nous voulons être sûrs que ce soit clair.

**Le président:** Il ne s'agissait pas uniquement de vendre des choses: quand le ministre a comparu, comme vous l'avez cité ici, il a parlé des abus éventuels, y compris l'envoi d'informations non sollicitées par téléphone ou par télécopieur. Le ministre ne pensait donc pas uniquement à la vente.

**M. Braden:** Selon nous, la seule raison pour laquelle on envoie quelque chose à quelqu'un, c'est pour essayer de faire une transaction.

**Le président:** Il pourrait s'agir d'un appel téléphonique non sollicité, d'un appel importun.

**M. Braden:** Ce pourrait être le cas, mais habituellement, il s'agit de publicités envoyées par télécopieur. Chaque lundi, au bureau, j'ai un «fax» qui parle d'un fournisseur en informatique, de voyages à rabais, etc. C'est l'impression que j'ai. Par contre, je crois que vos observations à propos des appels malveillants ou obscènes sont parfaitement valables. Nous ne cherchons certainement pas à autoriser l'idée de les exclure de la loi.

**Le sénateur Graham:** Pour reprendre les paroles immortelles du sénateur Sylvain, j'ai une dernière question. Cela n'est pas nécessairement en rapport avec le projet de loi, mais si vous me permettez, Monsieur le président.

**Le président:** Je ne suis pas responsable de ce qui va suivre.

**Le sénateur Graham:** Nous n'avons pas souvent accès durant une seule séance à un groupe si distingué. À propos de la publication des sondages durant la campagne et dans les jours précédant le scrutin, on a laissé entendre qu'il faudrait peut-être l'interdire, disons, deux semaines avant le jour fatidique. Il y a toutes sortes de précédents et d'exemples classiques à ce sujet.

Je me souviens qu'en Nouvelle-Écosse, le parti auquel j'adhère s'est plaint du fait que les sondages étaient si rapprochés à l'époque des dernières élections provinciales, seulement deux ou trois jours avant le scrutin—on a publié les résultats d'un sondage indiquant que le parti au pouvoir se faisait fort et qu'il était de fait en avance à ce moment-là.

Le leader de l'opposition a avancé que quelqu'un avait financé le sondage, qu'il y avait eu quelque chose de «croche» dans la publication des résultats et que cela avait vraiment influé sur les résultats du scrutin. Le sénateur Oliver et le sénateur Forrestall se souviendront de l'incident, comme peut-être certains d'entre vous.



[Text]

What are your feelings with respect to the possibility of a ban on the publication of polls for two weeks prior to the day of the election?

**Senator Spivak:** It's the definition of chutzpah.

**Mr. Adams:** We spend our lives asking people crazy questions.

**Senator Graham:** Was my question that crazy?

**Mr. Adams:** No, I am just saying that we appreciate getting a good question. We spend our lives asking people questions, without them sending us a bill by the way, although we sometimes do survey lawyers.

It is a very germane question. It is an issue that we pollsters, those of us on the side of the business who constantly embarrass our colleagues on the market research side of the business, do think about. It is true that until about ten years ago the standard textbook reaction was that there is no scientific evidence that there is any influence on the public by the publishing of public opinion polls. There is, in this last decade, growing empirical evidence that public opinion research is in fact part of the political process and that as we Canadians become a more sophisticated populace, in addition to the platforms and pronouncements of politicians at election time, we also take into account the results of public opinion polls.

I am firmly of the belief that in the 1984 election, in the riding of Quadra, we saw a perfect example of what is known as strategic voting. Every poll was showing that Mr. Turner would lose that election and every poll was showing that the Conservatives were going to win that election nationally. On election day Mr. Turner was elected. A major factor was that the Liberals poured a lot of folks into the riding to help their leader get elected. Another factor was that Canadians, being the decent people they are, and being the poll watchers they are, decided that since they were going to get the Conservative Government in Ottawa they wanted, they would send Mr. Turner to Ottawa as well.

We have seen in Britain in this last election another evidence of the effect on the body politic of daily polling by seven, eight or nine organizations which showed the Labour Party in the lead, the Conservatives behind and the Liberal Democrats fairly high. On election day the Conservatives won. The British people are avid newspaper readers and were avid followers of a very close election. They did not have very strong convictions either way and a number of them were a bit volatile. They felt that they could take that information into account and that by voting Liberal Democrat they were not going to elect Paddy Ashdown, they were going to elect Neil Kinnock. They decided that their second choice was the

[Traduction]

Que pensez-vous de l'idée d'interdire la publication des résultats de sondages durant les quatorze jours précédant le jour d'un scrutin?

**Le sénateur Spivak:** C'est ce qui s'appelle avoir du cran.

**M. Adams:** Nous passons notre vie à poser toutes sortes de folles questions.

**Le sénateur Graham:** Ma question était-elle si folle?

**M. Adams:** Non, je dis simplement que nous apprécions une bonne question. Nous passons notre vie à poser des questions aux autres, sans qu'ils nous envoient de facture soit dit en passant, même si nous sondons parfois des avocats.

C'est une question très pertinente. Nous pensons à cette question, nous, les enquêteurs, ceux qui se trouvent de ce côté-ci du domaine et qui importunent constamment leurs collègues du côté des études de marché. Il est vrai que jusqu'au début des années 80, l'idée reçue était qu'aucune preuve scientifique ne montre que la publication de résultats de sondages d'opinion publique a une influence quelconque sur le grand public. Depuis dix ans, il y a de plus en plus de données empiriques qui montrent que les sondages d'opinion publique font en fait partie du processus politique et tandis que nous, en tant que Canadiens, devenons une population mieux instruite, nous tenons compte, outre la plate-forme électorale et les déclarations des hommes politiques, des résultats des sondages d'opinion publique en période d'élection.

Je suis tout à fait convaincu que durant les élections de 1984, dans la circonscription de Quadra, il y a eu un exemple patent de ce qui s'appelle le vote stratégique. Tous les sondages indiquaient que M. Turner allait perdre ces élections, et tous les sondages indiquaient que les Conservateurs allaient remporter les élections à l'échelle nationale. Le jour des élections, M. Turner a remporté le scrutin. Un des facteurs majeurs a été que les Libéraux ont consacré beaucoup d'effectifs à la circonscription pour aider le leader à se faire élire. Autre facteur: les Canadiens, gens décents et observateurs de sondages, ont décidé qu'ils enverraient aussi M. Turner à Ottawa puisqu'il y aurait déjà un gouvernement conservateur.

Nous avons constaté durant les dernières élections en Grande-Bretagne d'autres signes des effets sur la politique de sondages quotidiens réalisés par sept, huit ou neuf organisations. Ces sondages donnaient au *Labour Party* l'avance sur les Conservateurs et une cote assez élevée aux *Liberal Democrats*. Le jour des élections, les Conservateurs ont remporté le scrutin. Les Britanniques lisent religieusement les journaux. Ils avaient suivi religieusement des élections très serrées. Leurs convictions n'étaient pas très fortes à propos de l'un ou de l'autre des partis, et nombre d'entre eux étaient quelque peu incertains. Ils pouvaient, croyaient-ils, tenir compte de cette information et, en votant pour les *Liberal Democrats*,

[Text]

Conservatives and decided to vote strategically. That affected the outcome of a national election.

We are going to see more evidence of strategic voting in Canada by regions by people who are going to take this information into account. In the past it might have been a few people. It is going to be more people, enough people to make a difference.

If we pollsters do not cloak ourselves in the unctuous belief that there is no evidence but rather recognize the evidence, we have to act responsibly. As members of CAMRO we have methods that we think are scientific and accurate. Our job then is to do this polling conscientiously and professionally and to ensure that we are accurately affecting public opinion, knowing that perhaps some voters will take into account what we are providing. Then we have to take part in the philosophical debate on whether we try to preclude the access of citizens of a free and democratic society to this information.

Then we have to consider whether this class of information is different to the release of unemployment statistics, the inflation rate or some other information in the middle of a campaign that might also have an effect on the outcome. We read the first part of our Constitution which talks about free and democratic society. The fact is that we provide this information to people and that in a free and democratic society this is information which they should have the ability to take into account. If they, as citizens in this modern democracy, want to vote strategically, that is their right. That is the position that we have evolved.

If you took the position that people should not be taking polling information into account when casting their ballot, you would have to confront a couple of problems. You would have the philosophical problem that you would be allowing politicians and their organizers and pollsters to continue to be polling and providing information to the parties right up till election day. How can you countenance allowing a certain class of individuals vying for election to have that polling information but for it not to be made public? Is that something one can defend?

Then what happens if that information is leaked, which happened in the bad old days of polling. If a party, which was behind five points two weeks before, took a poll three days before that showed them ahead by three points, and they leaked that information, how could we ever regulate that? Even if we could regulate it under the rules of the CRTC and so on, are we going to regulate CNN from broadcasting or publishing this material? Are we going to ban copies of *New*

[Traduction]

élire non pas Paddy Ashdown, mais plutôt Neil Kinnock. Ils ont décidé que leur deuxième choix, c'était les Conservateurs, et ont voté stratégiquement. Cela a eu des répercussions sur les résultats d'élections nationales.

Nous allons voir au Canada plus de preuves de régions, de gens qui votent en tenant compte de cette information. Par le passé, ces gens n'étaient pas nombreux. Il va y en avoir plus, assez pour faire une différence.

Si nous, les enquêteurs, ne jouons pas aux vierges offensées, mais que nous reconnaissons que les preuves s'accumulent, nous devons agir de manière responsable. Nous sommes membres de la CAMRO: nous avons des techniques que nous jugeons scientifiques et exactes. Notre travail consiste donc à réaliser des sondages de façon consciencieuse et professionnelle et de nous assurer que nous reflétons fidèlement l'opinion publique, en sachant que certains électeurs tiendront compte de ce que nous disons. Ensuite, nous devons prendre part au débat philosophique qui vise à savoir s'il faut interdire aux citoyens d'une société libre et démocratique l'accès à cette information.

Ensuite, nous devons déterminer si cette catégorie d'informations est différente de la publication de statistiques relatives à l'emploi, du taux d'inflation ou d'autres données quelconques au milieu d'une campagne, en pensant que cela pourrait avoir un effet sur son issue. Dans la première partie de notre constitution, on parle d'une société libre et démocratique. L'idée, c'est que nous fournissons cette information aux gens et que dans une société libre et démocratique, c'est une information dont ils devraient pouvoir tenir compte. S'ils souhaitent, en tant que citoyens d'une démocratie moderne, voter stratégiquement, c'est leur droit. C'est la position à laquelle nous sommes arrivés.

Si vous décidez que les gens ne devraient pas tenir compte de résultats de sondages au moment du scrutin, vous devez régler quelques problèmes. Il y a un problème philosophique: on permettrait aux hommes politiques et à leurs organisateurs et enquêteurs de continuer à sonder l'opinion publique et à fournir des informations aux partis jusqu'au jour du scrutin. Comment saurait-on admettre qu'une certaine catégorie de personnes, celle qui se présente aux élections, puisse avoir accès à ces résultats de sondages, mais non pas le grand public? Est-il possible de défendre un tel point de vue?

Qu'advient-il ensuite s'il y a une «fuite» des renseignements, ce qui se produisait à l'époque noire des sondages. Si, par exemple, un parti qui accusait un retard de cinq points deux semaines auparavant fait réaliser un sondage indiquant qu'il a une avance de trois points et qu'il s'arrange pour qu'il y ait une fuite de renseignements, comment réglementer? Même si nous établissons des règles pour le CRTC et ainsi de suite, comment faire pour interdire par règlement à CNN de



[Text]

*York Times* coming across the border with this information? How is it enforceable?

When we think this through we come back to the point, which is essentially in agreement with Senator Oliver's recent involvement with the Royal Commission, that essentially you allow the free publication or broadcast of public opinion research throughout the campaign. The only rider, I believe, in the recommendations of the Royal Commission was that there not be publication in the last 24 hours, which is similar to not allowing advertising in the last 24 hours. There is some debate on that within our industry. Personally I do not have a problem with that recommendation. Some of my colleagues, those of more pure philosophical minds, say that there should be no ban at all on any period before the campaign, that that would be to treat one class of information differently from another.

**Senator Graham:** This is a fascinating subject. I would love to pursue it but I have to recognize that there are other people who would like to ask questions.

**Senator Oliver:** I did not want to cut Senator Graham off because I was as interested as he was, but do I have a long list of senators who wish to ask questions.

**Senator Forrestall:** I very much appreciate the point that you have made and I think you have made it very clearly. The only question I had was the one which Senator Graham has just asked.

Another attempt, of course, by clause 46 could be seen in this context and I presume that is why we ask the questions. It does not ban it but it gives the Commission the right to do it if it wants to. There is nothing automatic about it. I would presume that in the full development of any practices flowing from clause 46 there would be, relatively quickly, a very clear process that would afford you protection from the very valid and very legitimate point that you make.

Other than that, it is not you who should thank us, it is we who need your views and comments, so I thank you very much.

**Mr. Braden:** In the United States the language was very broad. They had to go to pains in the report of the Senate and the House of Representatives to tell the FCC that they did not mean market research. There is no doubt that if this language went through we would have to go to CRTC and make our position again. However, given the U.S. experience, we thought we should take the opportunity to make the legislation

[Traduction]

divulguer ses renseignements? Allons-nous frapper d'interdiction les exemplaires du *New York Times* qui nous parviennent avec ces renseignements? Comment faire pour appliquer une telle idée?

Après y avoir bien pensé, nous revenons au coeur du débat, c'est-à-dire que nous sommes d'accord essentiellement avec ce que le sénateur Oliver a dit récemment à la commission royale d'enquête. Fondamentalement, on permettrait que les résultats de sondages d'opinion publique soient publiés ou diffusés durant toute la campagne. La seule exception, je crois, dans la recommandation de la commission royale d'enquête, c'est que les résultats ne soient pas publiés dans les 24 heures précédant le jour du scrutin, ce qui s'apparente à l'idée de ne permettre aucune publicité dans les 24 heures. Il y a un débat dans notre secteur à ce sujet. Les recommandations ne me posent aucun problème à moi. Certains de mes collègues parmi les philosophes les plus purs affirment qu'il devrait y avoir aucune interdiction avant la campagne, quelle que soit la période, qu'il s'agit en fait de traiter une catégorie d'informations différemment d'une autre.

**Le sénateur Graham:** C'est un sujet fascinant. J'adorerais poursuivre dans cette voie, mais je dois reconnaître qu'il y a d'autres gens qui aimeraient poser des questions.

**Le sénateur Oliver:** Je ne voulais pas couper la parole au sénateur Graham parce que j'étais tout aussi intéressé que lui, mais j'ai une longue liste de sénateurs qui veulent poser des questions.

**Le sénateur Forrestall:** J'apprécie beaucoup le point que vous avez fait valoir et je crois que vous l'avez fait valoir très clairement. La seule question que je voulais poser, c'est la question que le sénateur Graham vient de poser.

Dans le contexte, bien sûr, on pourrait songer à une autre tentative reliée à l'article 46, et je présume que c'est la raison pour laquelle nous posons les questions. Il n'y a pas d'interdiction, mais le Conseil peut le faire s'il le veut. Ce n'est pas du tout automatique. Je présume que toute pratique qui découlerait de l'application de l'article 46 donnerait lieu, assez rapidement, à une démarche très claire qui vous protégerait, compte tenu du point de vue très légitime, très valable que vous faites valoir.

Ce n'est d'ailleurs pas à vous de nous remercier, puisque nous avons besoin de vos idées et de vos observations. Je vous le dis: merci beaucoup.

**M. Braden:** Aux États-Unis, le libellé était de très grande portée. On a dû faire des efforts épouvantables dans le rapport au Sénat et à la Chambre des représentants pour convaincre la FCC que les études de marché n'étaient pas comprises. Sans aucun doute, si ce libellé était adopté, nous aurions à nous rendre de nouveau au CRTC pour faire valoir notre point de vue. Par contre, étant donné l'expérience vécue aux États-Unis,

[Text]

as precise as possible. Perhaps when the minister comes back on Monday he will say that he did not mean market research.

Given the U.S. situation and given the Canadian experience with a working group, we think it is very important that the legislation be clear right off.

**The Chairman:** Surely if the CRTC holds a hearing, officials there have enough expertise that they could draw the distinction. Do you not think so? They could have a hearing at which you could appear and draw the distinction.

A second alternative would be to have it in the regulation rather than in the statute, the regulation saying that there must be a hearing before the CRTC. You could appear at that hearing and the decision could be made.

**Mr. Rawlings:** I would imagine that we could easily be in a situation of having to make that point on numerous pieces of regulation. If it were one piece perhaps one could argue that, but it seems to me that there could be numerous regulatory issues which flow from that one broad statement. Then, instead of attacking the policy issue up front, one has to deal with numerous series of variations on various themes.

In addition, we have found in previous experiences that this distinction between telemarketing and market research does get blurred and we are very concerned to establish up front that clear distinction between the two industries, because there is that risk that this will become blurred further down the line.

**Senator Spivak:** In your suggested wording you have left out the words "any class". I understand why you have done that but we concentrated on the unsolicited, intrusive phone call. There will be, and there are at the moment, many other ways in which there is inconvenience, nuisance or invasion of privacy. I am thinking of the sophisticated manner in which personal information can be used to manipulate consumers. Eliminating "any class" may make it too narrow for what may happen in the future. Do you have any comment on that?

As well, is there any defence of the practice of telemarketing because of the fact that we are looking at competition? Could a defence be that this is just another way of enhancing competition, particularly where there is supposed to be no regulation? I wonder how all these concepts will wash legally.

**Mr. Chairman,** you pointed out this due regard to freedom of expression which seems to be wanting to give some sort of balance between the right to privacy and the right to freedom of expression, and that goes into the whole notion of whether freedom of expression is also commercial freedom of expression. It is quite a complicated thing.

[Traduction]

nous avons pensé profiter de l'occasion pour rendre la loi aussi précise que possible. À son retour lundi, le ministre dira peut-être qu'il n'entendait pas par là les études de marché.

Étant donné la situation aux États-Unis et ce qui s'est fait au Canada avec le groupe de travail, nous croyons qu'il est très important que le texte de loi soit clair dès le départ.

**Le président:** Si le CRTC tient une audience à ce sujet, il y a aura sûrement des représentants qui connaissent suffisamment la question pour faire la distinction. N'êtes-vous pas d'accord? Le CRTC pourrait tenir une audience à laquelle vous pourriez comparaître et faire la distinction.

Une autre option serait de le prévoir dans le règlement plutôt que dans la loi, le règlement affirmant qu'il doit y avoir une audience devant le CRTC. Vous pourriez comparaître à cette audience, et la décision serait prise.

**M. Rawlings:** J'imagine que nous pourrions facilement nous retrouver dans l'obligation de faire valoir ce point de vue dans un grand nombre de règlements. Si ce n'était qu'un règlement, peut-être que ce serait logique, mais il me semble qu'un grand nombre de questions réglementaires découlent de cette seule déclaration de portée générale. À ce moment-là, plutôt que d'attaquer la question générale de front, il faut s'occuper de nombreuses variations sur divers thèmes.

De plus, nous avons constaté durant nos expériences précédentes que cette distinction avec le télémarketing et les études de marché s'obscurcit et nous tenons vraiment à établir, dès le départ, une distinction nette entre les deux secteurs, parce que les choses sont susceptibles de devenir floues un peu plus tard.

**Le sénateur Spivak:** Dans votre libellé, vous avez omis de parler de «certaines catégories». Je comprends la raison, mais nous avons insisté sur l'appel téléphonique non sollicité, indiscret. Il y aura—d'ailleurs il y en a en ce moment—beaucoup d'autres façons de porter atteinte à la vie privée d'une personne, de l'importuner. Je pense à la façon subtile dont les renseignements personnels peuvent servir à manipuler les consommateurs. En rayant «certaines catégories», ne donne-t-on pas à la loi un champ d'application trop restreint pour ce que l'avenir nous réserve. Qu'en pensez-vous?

Par ailleurs, y a-t-il un quelconque point de vue en faveur du télémarketing pour des raisons de concurrence? Est-ce que ce serait envisagé comme une autre façon parmi tant d'autres d'améliorer la concurrence, particulièrement quand il n'est pas sensé d'avoir de règlement? Je me demande si tous ces concepts vont «passer» sur le plan juridique.

Monsieur le président, vous avez souligné cet égard pour la liberté d'expression, c'est-à-dire que l'on cherche à atteindre un certain équilibre entre le droit à la vie privée et le droit à la libre expression, et c'est une tout autre question qui entre en jeu, soit de savoir si la liberté d'expression commerciale entre dans la liberté d'expression. C'est un peu compliqué.



[Text]

I understand your purpose and I must say that I am not so sure I am such an unqualified fan of market research. It depends on the use. It is not value-free market research. When it is a matter of manipulating demands into needs, which it is used for, I am not so sure that that is such a wonderful thing, although there are many wonderful things that result from market research, including informing politicians as to what their prospects may be on any given day, minute or hour.

Maybe you could be helpful with regard to the language. I say this because in reading what may be possible there are almost no limits to what can be done, especially once we have integrated networks and that kind of thing which we are supposed to be getting.

**Mr. Braden:** I had indicated earlier that it certainly was not our intention to limit this to restrict or exclude, obviously, obscene or harassing calls. Off the cuff, if you wanted to reinstate "any class of unsolicited telecommunications", and then include an exemption below, that would be perfectly suitable to us. There is an awful lot of technology around now that will give consumer protection on these sorts of calls.

**Senator Spivak:** There is also electronic mail and all the other aspects of the ability, through computer networks, to gain information. I read an article which said they could figure out when a particular person was going to be in the market for a BMW but knowing the age of his car and such things. It may be subject to abuse.

**Mr. Rawlings:** It is with exactly that thought in mind that, as I described in the process of market research, we separate the individual's identification from the information they are giving at a very early stage. Second, we really go overboard in not allowing the identity or the information associated with an individual to be released in any way, shape or form. As I was saying earlier, it is actually very much in our self-interest to ensure that that happens and we do police that quite heavily. If at any stage in the process of market research an individual's information were to be released, that by itself, more than anything anyone else could do to us, would ruin our business.

**Ms Simmie:** The issue that you brought up of the merging of data bases is a very important one. PMRS is in the process of updating our code of ethics and standards. We are really wrestling with the issue of people with massive data bases using them for market research and then merging them back into a sales tool. That is a very thorny problem which we are trying to address, without losing half our industry, because we say that that is not market research it cannot be done. The

[Traduction]

Je comprends ce que vous voulez faire et je dois dire que je ne suis pas si sûr d'être un inconditionnel des études de marché. Cela dépend de l'usage. Les études de marché ne sont pas marquées par la plus pure des intentions. S'il est question de manipuler les choses pour que les exigences deviennent des besoins, ce qui est en fait ce à quoi les études de marché servent, je ne suis pas si sûr que ce soit quelque chose de merveilleux, même s'il y a beaucoup de choses merveilleuses qui découlent des études de marché, y compris le fait pour un homme politique de savoir à quoi s'attendre à tout moment.

Vous pourriez peut-être nous aider en ce qui concerne le libellé. Si je le dis, c'est qu'en lisant le texte de loi, je m'aperçois que les possibilités sont presque illimitées, surtout une fois qu'il y a aura les raisons intégrées et toutes ces choses que nous sommes censés obtenir.

**M. Braden:** J'ai fait remarquer plus tôt que nous n'avions certainement pas l'intention de restreindre la chose ou d'exclure, évidemment, les appels obscènes ou importuns. Au pied levé, si vous vouliez inclure de nouveau «certaines catégories... de télécommunications non sollicitées», cela nous conviendrait tout à fait. Il existe beaucoup de dispositifs qui permettront aux consommateurs de se protéger contre ce genre d'appel.

**Le sénateur Spivak:** Il y a aussi le courrier électronique et toutes les autres façons d'obtenir des informations à l'aide de réseaux informatiques. J'ai lu un article dans lequel on disait qu'il était possible de prévoir à quel moment une personne donnée va chercher à acheter une BMW en sachant depuis quand il a sa voiture et ainsi de suite. Il pourrait y avoir des abus.

**M. Rawlings:** C'est avec cette idée exacte à l'esprit que, comme je l'ai dit pour le processus d'études de marché, nous séparons l'identité de la personne des renseignements obtenus à l'un des premiers stades. Ensuite, nous nous donnons vraiment beaucoup de peine pour faire en sorte que l'identité ou l'information associée à la personne ne soit divulguée d'aucune façon. Comme je l'ai fait remarquer plus tôt, il est vraiment dans notre intérêt à nous de s'assurer que cela se fait, et nous exerçons une surveillance très stricte. Si à une étape quelconque de la réalisation d'une étude de marché, l'information recueillie auprès d'une personne était divulguée, cela en soi, plutôt que tout ce que quelqu'un d'autre pourrait faire contre nous, nous causerait un tort irréparable.

**Mme Simmie:** La question que vous avez soulevée concernant la fusion des banques de données est très importante. PMRS est en train de mettre à jour son code d'éthique et de normes. Une difficulté de taille, c'est la possibilité pour quelqu'un de se servir de banques de données massives pour faire des études de marché, puis de fusionner le tout en un outil de vente. C'est un problème très épineux que nous essayons de régler, sans perdre la moitié du secteur, parce que

[Text]

problem with that, of course, becomes the marrying of what is supposed to be group data with an individual's data base and the potential for "when will they be in the market for a new BMW?". We cannot countenance those two being used together.

On the general issue of the harassment, privacy, we in market research have very strict rules about how often a person can be contacted or recontacted, harassment of the individual, how long a questionnaire can be. All those sorts of things are carefully set out in the rules of conduct for both our organization and CAMRO.

**Senator Spivak:** What about the other issue? What is your view as to what extent there is a defence, because of the moving to competitiveness, for using this as a tool? In Manitoba, Manitoba Data Services has been sold to a private company and all those fears have been raised about the confidential nature of that information, even though that company is giving a service to the government.

**Mr. Braden:** We are not against telemarketing. That must be made very clear. It is a very valid business exercise. In some forms of telemarketing you call an 800 number. Well, it is up to you to call that 800 number.

**Senator Spivak:** That is different.

**Mr. Braden:** Telemarketing between businesses is business. The real issue is telemarketing from a business to a residence on an unsolicited basis, where they have no previous arrangement with the caller. That is clearly a problem.

To get back to your other point on telemarketing, this is a big business in Canada. New Brunswick, for instance, prides itself on being the centre of telemarketing. They advertise extensively. It almost amounts to regional development. The telephone companies put out extensive advertisements on telemarketing as a valid business tool. It is a way of significantly reducing costs on sales calls.

**Senator Spivak:** Are you referring to unsolicited calls, or is it a centre where you call in?

**Mr. Braden:** Either way. It is a telemarketing centre. There is a valid exercise there.

What we have tried to show is that typically the unsolicited call to the residence, a call that you have no further arrangement with, unless there are rules and regulations relating to

[Traduction]

nous disons que ce ne sont pas là des études de marché, que cela ne doit pas se faire. La difficulté, bien sûr, survient au moment où ce qui est censé être les données du groupe et les données relatives à la personne sont réunies, d'où la possibilité que l'on cherche à déterminer «si elle aimerait se payer une nouvelle BMW». Nous ne pouvons admettre que les deux puissent être utilisées ensemble.

Pour ce qui est de la question générale du harcèlement, de la vie privée, nous avons dans le domaine des études de marché des règles très strictes qui régissent le nombre de fois qu'il est possible de communiquer avec une personne ou de communiquer avec elle, de harceler une personne, la longueur d'un questionnaire, etc. Tous ces aspects sont énoncés dans le détail dans les règles de conduite de notre organisation et de la CAMRO.

**Le sénateur Spivak:** Qu'en est-il de l'autre question? Que pensez-vous de l'idée qu'on puisse justifier, en raison de l'orientation vers la concurrence, de s'en servir comme outil? Au Manitoba, Manitoba Data Services est maintenant entre les mains d'une société privée, et toutes ces craintes à propos de la nature confidentielle des renseignements ont été soulevées, même si l'entreprise fournit un service au gouvernement.

**M. Braden:** Nous ne sommes pas contre le télémarketing. C'est une activité très valable. On utilise parfois un numéro sans frais en télémarketing. Eh bien, à chacun de décider s'il veut composer le «1 800» ou non.

**Le sénateur Spivak:** C'est différent.

**M. Braden:** Le télémarketing entre les entreprises relève du domaine des affaires. La vraie question, c'est le télémarketing d'une entreprise à une résidence sans qu'il y ait eu de sollicitations, lorsqu'il n'y a aucune entente préalable avec la personne qui appelle. Cela est manifestement un problème.

Pour en revenir à votre autre point concernant le télémarketing, il s'agit d'un secteur important des affaires au Canada. Le Nouveau-Brunswick, par exemple, tire beaucoup de fierté d'être le centre du télémarketing. Il fait une publicité tous azimuts à ce sujet. Cela revient presque à de l'expansion régionale. Les compagnies de téléphone font une publicité exhaustive sur l'utilité du télémarketing pour les affaires. C'est une manière de réduire de façon importante les frais de représentation auprès des clients.

**Le sénateur Spivak:** Parlez-vous d'appels non sollicités, ou d'un centre où on doit téléphoner?

**M. Braden:** De l'un et de l'autre. Il s'agit d'un centre de télémarketing. Ce qu'on y fait est très intéressant.

Ce que nous avons essayé de montrer, c'est qu'en général les appels non sollicités à un domicile, c'est-à-dire ceux pour lesquels il n'existe aucune entente préalable, sauf en ce qui



[Text]

that area— such as the time of day you can call— is a problem.

**Senator Spivak:** Are we not in danger of commercializing every single aspect of our existence? Are you not worried about that?

**Mr. Rawlings:** As a private citizen, yes, I share the worry.

I want to add one further point to what Don Braden was saying. We would clearly take a position against telemarketing where the telemarketing call purports to be something else. I said it in our submission. One thing we are careful about in our market research is that we say who we are and what the purpose of the call is. Where that is not mirrored in another industry, then we would take a clear position against it.

For example, there are — particularly in a new industry— those groups who do not behave ethically. There are clearly some telemarketers who do not identify themselves. There are some telemarketers who pretend to be doing a survey and who are patently not doing a survey. With respect to those two elements, we would argue strongly in favour of regulation or self-regulation.

In our own industry, we say who we are and what the purpose of the call is. That seems to us to be proper ethical practice in any industry. Certainly we would take a very strong position against the reverse of that, to pretend that you are doing a survey when that is not your purpose at all.

**Senator Sylvain:** I have heard great things from you people. What I did not hear is that you did not make a survey to tell us how many people are in favour of being called for polls. That would have been very helpful.

The credibility of polls is questioned by some people who say, "I don't know how they got that idea because they have not called me." That indicates that people want to be called for polls and have a chance to put their thoughts on the record.

**Senator Forrestall:** Nobody has ever called me.

**Senator Sylvain:** So evidently you do not believe in polls. If you were to poll politicians as to whether they want political polls, you would find a high rate of response on that basis.

When Senator Spivak touched on telemarketing, you answered that it was only the people who call under false pretences that operate improperly. Telemarketers tell us that if you don't want calls, tell them and your number will be removed from the list, or Bell will take it off. So what we are

[Traduction]

concerne les règlements qui régissent le domaine—par exemple, l'heure à laquelle vous avez le droit de téléphoner—, ce genre d'appel constitue un problème.

**Le sénateur Spivak:** Ne sommes-nous pas en danger de commercialiser chaque aspect de notre existence? N'êtes-vous pas inquiet à ce sujet?

**M. Rawlings:** En tant que particulier, oui, je partage cette inquiétude.

J'aimerais ajouter un commentaire sur ce que Don Braden disait. Nous nous opposerions fermement au télémarketing dans les cas où l'appel se révèle destiné à autre chose. J'en fais mention dans notre mémoire. Il y a une chose à laquelle nous faisons attention dans nos études de marché: nous disons qui nous sommes et pourquoi nous appelons. Si cette façon de faire n'est pas adoptée par un autre secteur, alors nous nous y opposerons clairement.

Par exemple, il y a des groupes qui ne respectent pas un code d'éthique, particulièrement lorsqu'une industrie est nouvelle. Manifestement, il arrive que des sociétés de télémarketing ne s'identifient pas. Certaines prétendent faire une enquête alors que ce n'est absolument pas le cas. En ce qui concerne ces deux éléments, nous nous porterions fermement en faveur d'un règlement ou d'une autoréglementation.

Dans notre propre industrie, nous disons qui nous sommes et informons l'interlocuteur de l'objet de l'appel. À nos yeux, il s'agit d'une conduite déontologique adéquate dans toute industrie. Nous nous opposerions fermement à quiconque prétendrait faire une enquête alors que ce n'est pas le cas.

**Le sénateur Sylvain:** J'ai entendu beaucoup de choses de votre part. Par contre, je ne vous ai pas entendu mentionner que vous faisiez une enquête pour nous dire combien de personnes désirent qu'on leur téléphone pour les sondages. Cela serait certainement très utile.

Certains remettent en question la crédibilité des sondages, en affirmant: «Je ne sais pas comment ils ont pu en arriver à cette idée, parce qu'ils ne m'ont pas téléphoné.» Cela révèle que les gens désirent qu'on leur téléphone pour les sondages et qu'ils désirent avoir l'occasion qu'on tienne compte de leurs idées.

**Le sénateur Forrestall:** Personne ne m'a jamais appelé.

**Le sénateur Sylvain:** Vous ne croyez donc pas aux sondages. Si on devait sonder les politiciens pour savoir s'ils veulent qu'on procède à des sondages politiques, on obtiendrait un taux de réponse très élevé à ce sujet.

Lorsque le sénateur Spivak a abordé la question du télémarketing, vous avez répondu que seuls les gens qui téléphonaient sous de faux prétextes avaient une conduite inadéquate. Les sociétés de télémarketing nous disent que si on ne veut pas recevoir d'appels, qu'on doit le leur dire pour qu'elles enlè-

[Text]

dealing with is a question of people who do not play by the rules that various organizations— whether they are telemarketing organizations or your organization— have laid down. There will always be people who will do this.

This law is drafted, as most laws are, with a rather broad brush that takes in everything. I come from an insurance background. We sell what are purported to be all-risk policies, but then there is a long list of exclusions underneath the all-risk clause. I presume that in drafting laws it would be difficult to say, “We will not exclude telephone polls or surveys, but we have the possibility of excluding other things.”

I believe that the intent of the drafters of this law was never to oppose people who act responsibly in the marketplace— such as telemarketers or researchers. The place to amend this law would be in the regulations, as we have done with other laws. At one point in one law, we had 156 exclusions, and that was absolutely unbearable. So we excluded everything, and that worked out much better. If the drafters and our committee were to look at this, I do not think anyone would want to exclude someone who was acting responsibly; that is, a telemarketer who identifies himself or herself properly when calling.

I have received all kinds of phone calls from people who say, “We are making a survey.” I say, “Who is ‘we’?” If I don’t get a proper answer, I can hang up. I can slam the door in someone’s face just as easily if he cannot identify himself properly. Each individual has a responsibility to protect himself or herself. We cannot simply rely on the law to protect ourselves. As Senator Spivak says, if we are moving into a very commercialized world in every aspect of our activities, perhaps it is because we do not fight back and say, “No, I do not want this.” If enough people do that, then they will stop being bothered.

After that long preamble, my question is this: Would you be willing to modify your suggestion and have the drafters of regulations look after your particular concern?

**Mr. Rawlings:** We did conduct the poll. How could we possibly resist. That would be the central core of my response, that the public attitude to market research as compared to telemarketing is quite different, and there is a clear distinction in people’s minds. I think the figures were that some of 60 per cent of the public feel positive about market research, and only about 10 per cent have any negative feelings. I do not think you would find anything like those figures in the context of telemarketing.

[Traduction]

vent notre numéro de leur liste, ou demander à Bell de le faire. Nous avons donc affaires à des gens qui ne respectent pas les règles établies par diverses organisations, qu’il s’agisse de sociétés de télémarketing ou de la vôtre. Il y aura toujours des gens qui feront cela.

Ce projet de loi est ébauché, comme la plupart des projets de loi, d’une façon plutôt générale, qui tient compte de tout. J’ai déjà oeuvré dans le monde de l’assurance. Nous vendions supposément des assurances tous risques, mais elles s’assortissaient toujours d’une longue liste d’exclusions. Je présume qu’au moment d’ébaucher des projets de loi, il serait difficile de dire: «Nous n’excluons pas les sondages téléphoniques, mais nous avons la possibilité d’exclure autre chose.»

Je crois que l’intention des concepteurs de ce projet de loi n’a jamais été de réprimer les gens qui agissent de façon responsable sur le marché— par exemple, les sociétés de télémarketing ou les chercheurs. Le texte législatif susceptible de modifications est le règlement, comme ça a déjà été le cas avec d’autres lois. À un certain moment donné, nous avions 156 exclusions pour une loi, et cela était proprement impossible à administrer. Alors nous avons tout exclu, et cela a beaucoup mieux fonctionné. Je ne crois pas que quiconque— ni les concepteurs, ni notre Comité— ne voudrait exclure quelqu’un qui agit de façon responsable, c’est-à-dire une société de télémarketing qui s’identifie adéquatement au moment de téléphoner.

J’ai reçu toute sorte d’appels téléphoniques de gens qui disaient: «Nous faisons une enquête.» Je leur répondais: «Qui ça, nous?». Si la réponse ne me satisfait pas, je peux toujours raccrocher. Je peux tout aussi bien fermer la porte au nez de quelqu’un s’il n’est pas capable de s’identifier comme il faut. Chacun de nous a la responsabilité de se protéger. Nous ne pouvons simplement nous fier à la loi pour le faire. Comme le sénateur Spivak le dit, si nous devons commercialiser chaque aspect de nos activités, c’est peut-être parce que nous ne nous y opposons pas et que nous ne sommes pas capable de dire: «Non, ce n’est pas ce que je veux.» Si suffisamment de gens faisaient cela, ils cesseraient d’être importunés.

Après ce long préambule, ma question est la suivante: accepteriez-vous de modifier votre suggestion et de faire en sorte que les concepteurs du règlement s’attachent à votre préoccupation particulière?

**M. Rawlings:** Nous avons effectivement mené ce sondage. Comment pouvions-nous résister? Ma réponse tournerait autour de cela: l’attitude du public envers l’étude de marché comparativement au télémarketing est très différente, et il y a une distinction claire dans l’esprit des gens à ce sujet. Je crois que les chiffres montrent qu’environ 60 p. 100 du public a une opinion favorable de l’étude de marché, alors que seulement 10 p. 100 en a une idée défavorable. Je ne crois pas que le télémarketing pourrait afficher des chiffres semblables.



[Text]

The other point I wish to make is that, as you say, one could say there are always cowboys in every industry, and you can never deal with those people who do not behave responsibly. Our point is that in the context of dealing with individuals, it is within the research company's self-interest to protect that individual's privacy and the security of information. It is actually the reverse for a telemarketer, where their interest is the individual. That, to us, is a very clear distinction between the two.

As to the core of your point about dealing with this problem in the individual regulations, I would return to my previous response. Our concern would be twofold: One, we would end up having to make this distinction many times over because there will always be different aspects of different regulations depending on the issue; two, given the blurring that does exist between the two and has existed in people's minds, there is the clear risk that what we believe is not and should not be the intent of this clause will actually be carried into the regulations.

**Senator Sylvain:** This blurring in people's minds, what people are you referring to? Are you referring to people who would be interested in the drafting of laws or the passing of laws, or just the general public?

**Mr. Rawlings:** To an extent, both. We have referred to the working party. We made the distinction to that working party. They did exactly the reverse and said, "We include market research as part of telemarketing."

As well, given the existence of unethical telemarketers who pretend to do surveys, that is a deliberate blurring of the distinction in the public's mind, which we are strongly opposed to.

**Senator Sylvain:** If that distinction is so blurred, then how could you word it in a law that would "unblur" it?

**Mr. Rawlings:** We can define the animal and therefore make the distinction. The whole purpose in defining it is to "unblur" it, if there is such a word.

**Mr. Braden:** We also indicate that what the industry calls "SUGing" or "selling under the guise", to the extent that it is misleading, it does come within the Competition Act.

**Senator Sylvain:** In your definitions and your clarifications, if there is any element of solicitation of the exchange of money, then that is totally separate from what you do because you solicit absolutely nothing. So something in the law that would say—you say "solicitation", and I suppose that may be

[Traduction]

J'aimerais préciser un autre point: comme vous l'avez dit, on pourrait toujours affirmer qu'il y a des irresponsables dans tous les secteurs, et vous pouvez ne jamais faire affaires avec les gens qui n'agissent pas de façon responsable. À notre avis, lorsque nous avons affaires à des particuliers, il en va de l'intérêt de la société de recherche de protéger la vie privée des répondants et la sécurité des informations qu'ils fournissent. C'est tout à fait l'inverse pour une société de télémarketing, dont l'intérêt est le particulier. À nos yeux, c'est une distinction très claire entre les deux.

En ce qui concerne l'essentiel de votre argument concernant la mesure dans laquelle chacun des règlements peut permettre de remédier à ce problème, je vous redonnerai la réponse que j'ai fournie plus tôt. Notre préoccupation serait double: tout d'abord, nous finirions par devoir faire cette distinction à maintes reprises parce qu'il y a toujours différents aspects de règlements différents selon la question en cause; ensuite, étant donné la confusion qui existe entre les deux domaines et qui a toujours existé dans l'esprit des gens, il y a toujours un risque très clair que des éléments que nous ne voulons pas intégrer à cet article et qui ne devraient pas l'être se retrouvent effectivement dans le règlement.

**Le sénateur Sylvain:** Lorsque vous parlez de confusion dans l'esprit des gens, à quels gens faites-vous allusion? À ceux qui seraient intéressés à la conception des lois ou à leur adoption, ou simplement au grand public?

**M. Rawlings:** Dans une certaine mesure, aux deux. Nous avons fait allusion à ceux qui travaillent. Nous avons établi la distinction à leur sujet. Ils ont fait exactement le contraire; ils ont dit: «Nous inclurons les études de marché dans le télémarketing.»

D'autre part, étant donné l'existence de sociétés de télémarketing qui ne respectent pas l'éthique lorsqu'elles prétendent mener des enquêtes, il s'agit d'une confusion créée délibérément dans l'esprit des gens, à laquelle nous nous opposons fermement.

**Le sénateur Sylvain:** Si la distinction est si floue, quel libellé pourriez-vous adopter dans la loi qui remédierait à cette confusion?

**M. Rawlings:** Nous pouvons définir le concept, et, partant, faire la distinction. Il s'agit avant tout d'éliminer la confusion dans la définition.

**M. Braden:** Nous avons aussi indiqué que la vente sous de fausses allégations, dans la mesure où elle est trompeuse, est visée par la Loi sur la concurrence.

**Le sénateur Sylvain:** Dans vos définitions et vos éclaircissements, s'il y a un quelconque élément de sollicitation visant l'échange d'argent, alors c'est totalement distinct de ce que vous faites, parce que vous ne sollicitez absolument rien. Alors, s'il y avait quelque chose dans la loi qui disait—vous

[Text]

broad enough a word —where there is no financial exchange, there is only information freely given, those are the parameters you are looking for?

**Mr. Rawlings:** Exactly, and that is the direction that the U.S. took. They said it is solicitation, and by "solicitation" we mean the following. . . That is exactly the point.

**The Chairman:** Our time is up, gentlemen. I will not ask any questions because we do not have time. We must move on. Your presentation has been useful and helpful to us. I do not know what we can do with your proposed definition. As I said at the beginning, it may, under the circumstances, be a little too narrow for us, and it may be something that could be done by regulation. We will have a good discussion about it, and we thank you for bringing the problem to our attention.

It is our pleasure to welcome officials from the Competitive Telecommunications Association in the form of the chairman, Mr. Robert Watson; and someone who is no stranger to our committee, Mr. Don Braden, the executive director.

Please proceed with your presentation.

**Mr. Robert Watson, Chairman, Competitive Telecommunications Association:** Thank you very much. This morning I will not read from our brief; I will just try to highlight the points for efficiency of time so that hopefully we will have time for more questions.

The Competitive Telecommunication Association was formed in 1990 and is a non-profit organization. It was formed out of the CRTC Decision 90-3, which was a decision to allow reselling sharing of private lines. A group of companies got together as an association and formed two key objectives: First, to foster efficient deployment of competitive telecommunications service in Canada; and, secondly, to ensure that all legislation and regulations pertaining to the telecommunications services permit fair competition.

A reseller leases private lines from the underlying carriers. With that— that is, with his own sophisticated equipment—he provides long distance service in voice, video, facsimile and data services. In other words, he takes a basic service and enhances it for the benefit of the customer and the consumer choice.

As part of our submission we have included the D.A. Ford report that was commissioned by CTA Association. We will deal with that in greater detail later.

[Traduction]

dites «solicitation», et je suppose que ce terme peut être suffisamment large—lorsqu'il n'y a aucun échange financier, mais plutôt des informations données librement,—s'agit-il des paramètres que vous recherchez?

**M. Rawlings:** Exactement, et c'est la voie que les États-Unis ont choisi de suivre. Ils disent qu'il s'agit de sollicitations, et par «sollicitations», nous entendons ce qui suit. . . c'est exactement ça.

**Le président:** Notre temps est écoulé, Messieurs. Je ne poserai aucune question, parce que nous n'avons pas le temps. Nous devons poursuivre. Votre exposé a été utile. Il nous aidera beaucoup. Je ne sais pas ce que nous pourrions faire avec la définition que vous avez proposée. Comme je l'ai dit, elle pourrait, compte tenu des circonstances, être un peu trop étroite pour nous, et c'est quelque chose qui pourrait être fait par règlement. Nous aurons une bonne discussion à ce sujet, et nous vous remercions d'avoir porté le problème à notre attention.

Nous avons maintenant le plaisir d'accueillir les représentants de la Competitive Telecommunications Association en la personne de son président, M. Robert Watson et de quelqu'un qui n'est pas étranger à notre Comité, M. Don Braden, directeur exécutif.

Veuillez procéder à votre exposé.

**M. Robert Watson, président, Competitive Telecommunications Association:** Merci beaucoup. Ce matin, je ne vous ferai pas la lecture de notre mémoire. J'essayerai simplement d'en faire ressortir les principaux éléments. Ainsi, nous gagnerons du temps et, aurons, espérons-le, du temps pour d'autres questions.

La Competitive Telecommunications Association a été fondée en 1990 et est un organisme sans but lucratif. Elle est née de la décision de 90-3 du CRTC, qui visait à permettre le partage de la revente de lignes privées. Un groupe de sociétés s'est réuni en une association dotée de deux objectifs principaux: tout d'abord, favoriser un déploiement efficace du service concurrentiel de télécommunications au Canada et, ensuite, faire en sorte que toutes les lois et tous les règlements ayant trait aux services de télécommunications permettent une saine concurrence.

Un revendeur loue des lignes privées de compagnies-mères. Avec ces lignes—à vrai dire, avec son propre équipement perfectionné —, il fournit des services d'interurbains pour la transmission de la voix, de signaux vidéos, de fac-similés et de données. En d'autres termes, il prend un service de base et l'améliore à l'avantage du client et pour favoriser le libre choix du consommateur.

Nous avons intégré à notre mémoire le rapport de D.A. Ford qui avait été commandé par la CTA. Nous en parlerons en détail plus tard.



*[Text]*

The resale industry was formed by a decision of the CRTC in order to fulfil a need for market competition. Following on the prosperity initiative that the government put Mr. Michael Porter to work on, one of his main points concerning his prosperity initiative was that Canada was open for business and that Canada's export strength must be based on competition in the domestic marketplace. From that, CRTC decisions allowed resale for the benefit primarily of small- to medium-sized businesses in Canada. For these companies the benefits include long distance competition, price competition and innovative services.

However, presently in the industry a consolidation is being undertaken, which can be equated to the pre-AT&T divestiture. Stentor was just formed out of the Telecom Canada group. With that, Telesat has been purchased by a group called Alouette, of which Bell Canada and Telecom Canada are major shareholders. There is a real interest by BCE to acquire Teleglobe, and it is no secret that Mr. Raymond Cyr has stated that. BCE's imminent merger with Systemhouse will also give tremendous strength in the data processing area. Therefore, the resale industry must be supported in order to counterbalance this consolidation of the industry.

What will help counterbalance the consolidation of the industry is the upcoming I-X decision; that is, if it is a favourable decision. Part of that I-X decision involves the significant parts that will help out the resale environment in Canada, for example, the selling of WATS, the Advantage selling, and the expansion of the industry across Canada.

The Ford report itself dealt with consolidation of 12 firms that represent 90 per cent of the marketplace for resellers right now. There are presently 35 firms registered by the CRTC as resellers in Canada. The gross revenues estimated last year from those 35 resellers was \$200 million. Of that number, 12 of them were estimated to gross approximately \$180 million of that full amount.

Concerning the traffic flow that resulted from that, approximately 70 per cent of the traffic flow that they carried was Canada to Canada traffic; 25 per cent was Canada to U.S. traffic; and approximately 5 per cent was Canada-overseas. From that \$180 million there was a significant payback to the carriers for the use of their facilities. It was estimated that out of the \$180 million, approximately \$122 million was paid back to the carriers for the use of their facilities. The paybacks came in the usage charge, local and lease circuits, as well as the \$200.00 per circuit that the reseller has to pay in order to use those facilities. But if a larger company directly got leased

*[Traduction]*

L'industrie de la revente a été créée par une décision du CRTC visant à susciter une concurrence sur le marché. Dans la foulée de l'initiative de prospérité à laquelle le gouvernement avait affecté Michael Porter, l'un des principaux points de ce dernier concernant son initiative de prospérité était que le Canada s'ouvrait aux intervenants du monde des affaires et que ses points forts en ce qui concerne l'exportation doivent être fondés sur la concurrence dans le marché intérieur. À partir de là, les décisions du CRTC ont permis la revente au profit, principalement, des petites et moyennes entreprises du Canada. Pour ces entreprises, les bénéfices comprennent une concurrence sur le marché des interurbains, au titre des prix ainsi que pour des services innovateurs.

Toutefois, une consolidation s'effectue maintenant dans le secteur, qu'on pourrait attribuer au fait que AT&T sera dessaisie de certaines des activités. Stentor vient tout juste d'être formée à même le groupe de Telecom Canada. En même temps, Télésat a été achetée par un groupe appelé Alouette, dont Bell Canada et Télécom Canada sont les principaux actionnaires. BCE a manifesté un réel intérêt pour l'acquisition de Téléglobe, et c'est un secret de polichinelle que M. Raymond Cyr l'a affirmé. La fusion imminente de BCE avec Systemhouse lui accordera également une grande puissance dans le domaine du traitement des données. Par conséquent, l'industrie de la revente doit être appuyée si l'on veut contrebalancer cette consolidation de l'industrie.

Ce qui aidera à contrebalancer la consolidation de l'industrie, c'est la décision I-X imminente—dans la mesure où elle est favorable. Une partie de cette décision touche les parties vitales qui aideront le milieu de la revente au Canada, par exemple, la vente de lignes WATS, la vente d'Avantage et l'expansion de l'industrie dans tout le pays.

Le rapport Ford lui-même traitait de la consolidation de 12 sociétés qui représentent 90 p. 100 de la revente à l'heure actuelle. Trente-cinq sociétés sont actuellement enregistrées auprès du CRTC en tant que revendeur au Canada. On estime que les revenus bruts qu'ont tiré ces 35 revendeurs l'an dernier s'établissaient à 200 millions de dollars. De ce nombre, 12 sociétés auraient totalisé environ 180 millions de dollars de revenus bruts.

En ce qui concerne l'écoulement du trafic qui a résulté de cette activité, environ 70 p. 100 se faisait d'un endroit à un autre au Canada; 25 p. 100 se faisaient du Canada vers les États-Unis, et environ 5 p. 100, du Canada à une destination outre-mer. Les entreprises obtenaient une part significative du 180 millions de dollars pour l'utilisation de leurs installations. On a estimé que de ce montant, environ 122 millions retournaient aux entreprises pour l'utilisation de leurs installations. Les sommes récupérées prenaient la forme de frais d'utilisation pour les circuits locaux et les circuits loués ainsi que de la somme de 200 \$ par circuit que le vendeur doit

*[Text]*

circuits from their carriers, they would not have to pay this \$200.00.

The first year showed a net loss for the resale industry for two primary reasons. First, the investment of the capital that was required to put in the sophisticated equipment in order to add value to the services; and, secondly, the creation of jobs. Approximately 800 new jobs were created in the industry last year—an investment of \$90 million in capital expenditure.

Some of the problems the resellers also go through include the constraints of geographical penetration. They can only do it in three provinces today: British Columbia, Ontario, and Quebec. The contribution of \$200.00 per circuit is a serious consideration that must also be looked at in the future.

There is also the consideration of unequal access. We are paying for this service in order to provide services for our customers, yet we do not get the full facilities equal access that a carrier to carrier would receive in getting this service. And there is also the payment of full rates when we cannot go within our "on net" centres; that is, going into centres where we cannot get full net services. These payments of full rates are not discounted at all.

The essential thing is that there is an infrastructure in place. The carriers have put in place sophisticated equipment and they are one of the best telecommunications underlying carriers in the world. There is no question about that. The reseller then takes those facilities and adds value to you, the customer. The area of the underlying carriers is not being used to its full potential. The carriers are glad to get our business and add it on.

The situation is similar to the scenario, for example, that we have one of the most dynamic and impressive highways in the world: the Trans-Canada Highway. But we want to get more traffic on that highway in order to take full advantage of it. It is the same thing when you talk about leased circuits or leasing them from the underlying carrier.

Our infrastructure reaches, as you heard earlier, 98 per cent of all residences and 100 per cent of all business that require it. The underlying carrier will be technology-driven. Even for facilities in place now that have traffic at one time or rate, by adding the new multiplexing equipment that is available today they can add eight times as much traffic onto the same line. That will continue to increase.

*[Traduction]*

payer afin d'utiliser ces installations. Mais si une société plus grande obtenait directement des circuits loués de ces entreprises, elle n'aurait pas à payer cette somme de 200 \$.

Pour la première année, l'industrie de la revente a connu une perte nette pour deux raisons principales. Tout d'abord, à cause de l'investissement en capital qui était requis pour l'équipement perfectionné afin d'ajouter une valeur au service et, ensuite, à cause de la création d'emplois. Environ 800 nouveaux emplois ont été créés dans l'industrie l'année dernière, ce qui représente un investissement de 90 millions de dollars en capital.

Certains des problèmes que les revendeurs doivent affronter touchent les contraintes de la pénétration géographique. Ils ne peuvent le faire que dans trois provinces aujourd'hui: Colombie-Britannique, Ontario et Québec. La contribution de 200 \$ par circuit est une considération sérieuse qui doit être aussi envisagée dans l'avenir.

Il y a également la considération d'accès inégal. Nous payons ce service afin de fournir des services à nos clients, mais nous n'obtenons pas tous l'accès égal et entier aux installations qu'une entreprise qui fait affaires avec une autre entreprise recevrait au moment d'obtenir ce service. Il y a également le paiement de pleins tarifs lorsque nous ne pouvons aller dans nos centres «raccordés»—c'est-à-dire, dans des centres où nous ne pouvons obtenir les pleins services du réseau. Ces paiements sur les pleins tarifs ne font l'objet d'aucun escompte.

L'essentiel, c'est qu'une infrastructure soit en place. Les entreprises ont mis en place un équipement perfectionné et elles sont parmi les meilleures compagnies-mères de télécommunications dans le monde. Il n'y a pas à en douter. Le revendeur prend ensuite ces installations et y ajoute de la valeur pour vous, le client. Le secteur des compagnies-mères ne sert pas à son plein potentiel. Les entreprises sont heureuses d'obtenir nos contrats, et elles y ajoutent quelque chose.

La situation est semblable au scénario, par exemple, selon lequel nous avons une des routes les plus modernes et les plus impressionnantes: la route transcanadienne. Mais nous voulons qu'il y ait plus de circulation sur cette route de façon à en tirer le plus possible. C'est la même chose lorsqu'on parle de circuits loués ou de la location de ces mêmes circuits auprès des compagnies-mères.

Comme vous l'avez entendu plus tôt, notre infrastructure rejoint 98 p. 100 de toutes les habitations et 100 p. 100 de toutes les entreprises qui en ont besoin. La compagnie-mère sera axée sur la technologie. Même pour les installations en place à l'heure actuelle et pour lesquelles il y a un trafic à un moment donné ou à un tarif particulier, en ajoutant le nouvel équipement de multiplexage accessible aujourd'hui, ils peuvent multiplier par huit le trafic sur la même ligne. Et cela continuera d'augmenter.



[Text]

We must find other uses for it, and we believe the resale industry is doing that for the benefit of the small- and medium-sized customers. We must allow service providers full access to the Canadian facilities to be able to offer a choice of quality products at competitive prices to all Canadians.

With that, I should like to have Mr. Braden go into the detailed parts of the bill.

**Mr. Don Braden, Executive Director, Competitive Telecommunications Association:** Thank you. Initially, we wish to stress that the CGA welcomes the introduction of Bill C-62 and, on balance, is very supportive of this bill. We see a number of benefits, primarily the fact that there will be a single regulatory agency in Canada. This is a major improvement in the status quo. Clearly, in a world of globalization it is a patently ridiculous situation to have a vital Canadian industry not able to perform in all parts of this country.

We are also very supportive of the flexibility that the bill gives to the regulators and the new openness in the cabinet appeal that certain sections provide. Finally, it is our view that this bill is fundamentally procompetitive. With some minor amendments we feel that it is in the public interest.

Concerning particular clauses, in clause 6 we have a concern that has been expressed before, namely, that the language in it is not clear that a reseller would be exempt from the legislation. This centres around the words "or operates". As Mr. Watson has pointed out, not only do the resellers lease significant amounts of private lines, they connect those to very sophisticated central offices with very large computing switches. On customers' premises they also have diallers and other equipment. There is a great deal of concern that that may be construed to be a facility. If that were the case, resellers would become regulated under the CRTC.

The problem is that the government, from its very inception, has said that this industry is one that would not be subject to regulation. As Mr. Watson pointed out, firms have invested up to \$90 million in this industry on that assumption. It would be unfair at this time, because of some uncertainty in the language, to somehow bring them within the scope of regulation. As the minister noted in his opening comments, that is not their intention.

With regard to clause 7, there is certainly good pro-competitive language in clause 7. But there should be some overall statement that the policy objectives should be

[Traduction]

Nous devons y trouver d'autres usages, et nous croyons que c'est ce que fait l'industrie de la revente pour le bénéfice de ses clients petits et moyens. Nous devons permettre aux fournisseurs de services d'avoir un plein accès aux installations canadiennes; ainsi, ils pourront offrir un choix de produits de qualité à des prix concurrentiels.

Cela dit, j'aimerais que M. Braden passe à une étude détaillée du projet de loi.

**M. Don Braden, directeur exécutif, Competitive Telecommunications Association:** Merci. Tout d'abord, nous désirons souligner que la CGA se réjouit de la présentation du projet de loi C-62 et que, partant, elle lui accorde un appui indéfectible. Nous y voyons un certain nombre d'avantages, principalement le fait qu'il y aurait dorénavant un seul organisme réglementaire au Canada. Il s'agit là d'une amélioration majeure. Manifestement, dans un monde axé sur la mondialisation, il est parfaitement ridicule qu'une industrie canadienne vitale ne soit pas en mesure d'exercer efficacement ses activités dans toutes les parties du pays.

Nous appuyons aussi avec enthousiasme la souplesse que le projet de loi accorde aux organismes réglementaires et la nouvelle ouverture dont témoignent certains articles à l'égard des appels au Cabinet. Enfin, nous sommes d'avis que ce projet de loi favorise fondamentalement la concurrence. Nous croyons qu'en y ajoutant certaines modifications mineures, il servira au mieux les intérêts du public.

En ce qui concerne certains articles particuliers, nous partageons la préoccupation de certains intervenants, à savoir que le libellé ne dit pas clairement qu'un revendeur ne serait pas soumis à la loi. Cette préoccupation concerne les mots «ou exploite». Comme M. Watson le fait remarquer, le revendeur, en plus de louer un nombre non négligeable de lignes privées, peut raccorder celles-ci à des bureaux très perfectionnés à l'aide d'interrupteurs géants. On retrouve aussi dans les locaux des clients des dispositifs de composition et d'autres équipements. On craint beaucoup que cela soit considéré comme une installation. Si c'était le cas, les revendeurs devraient être soumis à la réglementation du CRTC.

Mais il y a un problème: le gouvernement actuel, dès son arrivée au pouvoir, a affirmé que cette industrie serait de celles qui ne seront pas soumises à la réglementation. Comme M. Watson l'a fait remarquer, des sociétés ont investi jusqu'à 90 millions de dollars dans cette industrie en se fondant sur cette affirmation. Il serait déloyal de les ramener maintenant sous la coupe du règlement en raison d'une certaine imprécision du libellé. Comme le ministre l'a fait remarquer dans ses commentaires liminaires, ce n'était pas là leur intention.

En ce qui concerne l'article 7, il contient certainement des idées qui favorisent la concurrence. Mais il devrait y avoir un énoncé global selon lequel les objectifs de la politique

*[Text]*

driven by competitive policy and that within that broad framework certain objectives would be followed.

With regard to clause 8, we are in support of the fact that the government should have the right to give broad, public policy directives to the regulator. The criticism in the past has been that the regulators have been operating without that policy direction. That is a very valid, proper thing for the government to do, and there are sufficient safeguards in place so that that power would not be abused.

Clause 9 concerns the power to exempt. Again, we support this proposal. We do note, though, that it is a fairly lengthy procedure and we are suggesting that perhaps the government be given additional flexibility by permitting interim relief in certain matters of urgency with regard to exemptions.

Clause 13 gives the Governor in Council the power to vary or rescind a decision. Again, we are pleased with the new openness of the new appeal procedure and the fact that we can see petitions and whatnot is very useful. As you would suspect, most of those appeals are made by the regulated companies; that is, very large companies. To the extent that smaller companies or associations can get access to that information certainly helps us make our case. We are concerned that by not having the ability to refer back to the commission the cabinet may be restricting itself too much. We appreciate the concern about reestablishing expensive CRTC hearings, but there are certain matters that are best dealt with by the commission. If the cabinet decides that there is something wrong with the decision it may vary or change, but it may need the expertise of the commission. For that reason we think it should have the ability to refer back decisions.

With regard to clause 16, we welcome the ability of the minister to establish standards. It is very much in this industry's interest to have non-proprietary standards in this industry. As Mr. Watson points out, it is critical that all users have access to the network. They cannot have access to the network unless there are publicly approved standards. Having the government ensure that would be in the best interest. While the CRTC can look at national standards, it is the government that is negotiating the international standards which we are all part of. For them to be able to bring that home and ensure that the CRTC makes effect to it will be useful.

With regard to the licensing provisions, obviously if the language on resale is cleared up the licensing would not occur

*[Traduction]*

devraient être animés par une politique sur la concurrence et que, dans ce cadre général, on s'efforcerait de remplir certains objectifs.

En ce qui concerne l'article 8, nous appuyons le fait que le gouvernement devrait avoir le droit de donner des directives générales de politique publique aux organismes de réglementation. Dans le passé, on s'est dit déçu que ces organismes puissent fonctionner sans cette orientation politique. Il s'agit d'une mesure très valable et très adéquate que pourrait prendre le gouvernement, et il y a suffisamment de garanties en place pour que les intéressés n'abusent pas de ce pouvoir.

L'article 9 concerne le pouvoir d'exemption. Encore une fois, nous appuyons cette proposition. Toutefois, nous remarquons qu'il s'agit d'une procédure plutôt complexe et nous suggérons au gouvernement de bien vouloir la doter d'une souplesse accrue en permettant qu'on puisse prendre certaines mesures provisoires en cas d'urgence à ce titre.

L'article 13 accorde au gouverneur en conseil le pouvoir de modifier ou d'annuler une décision. Encore une fois, nous nous réjouissons de la nouvelle ouverture dont témoigne la nouvelle procédure d'appel et du fait que les pétitions et autres choses du genre peuvent se révéler très utiles. Comme on peut s'y attendre, la plupart de ces appels sont formulés par des sociétés réglementées—c'est-à-dire de très grosses sociétés. Dans la mesure où les sociétés ou les associations plus petites peuvent avoir accès à cette information, cela nous aide certainement à défendre notre point. Cependant, nous sommes préoccupés par une chose: parce qu'il n'a pas l'aptitude d'en référer au conseil, le Cabinet peut se restreindre outre mesure. Nous sommes conscients des problèmes que suscite le rétablissement des coûteuses audiences du CRTC, mais il y a certaines questions que le Conseil est le mieux en mesure de traiter. Si le Cabinet décide qu'une décision est incorrecte, il peut la modifier ou l'annuler, mais il peut devoir compter sur l'avis du Conseil. C'est pourquoi nous pensons qu'il devrait avoir l'aptitude de renvoyer les décisions.

En ce qui concerne l'article 16, nous trouvons très intéressant que le ministre ait l'aptitude d'établir des normes. Il est vraiment dans les intérêts de cette industrie de pouvoir compter sur des normes exclusives. Comme M. Watson le fait remarquer, il est de toute première importance que tous les usagers aient accès au réseau. Ils ne peuvent y avoir accès sans normes approuvées publiquement. Il serait vraiment dans les meilleurs intérêts de tous que le gouvernement y voie. Même si le CRTC peut s'occuper de normes nationales, c'est le gouvernement qui négocie les normes internationales auxquelles nous adhérons tous. Il lui sera donc utile de pouvoir traiter la question au pays et de compter sur le CRTC pour mettre les normes en vigueur.

En ce qui concerne les dispositions relatives à l'octroi de licences, manifestement, si le libellé concernant la revente est



[Text]

and apply to resellers. We do, however, feel that if for some reason resellers wanted to get into facilities, then they would play by those rules and would have to seek an application to be a carrier.

With that in mind and somewhat sensitive to the other issues, we feel that there is some double regulation in the licensing and that the commission should deal with the licensing. The government directive could be done by way of guidelines that they would issue either pursuant to this legislation or specifically to the commission.

It is very important that these licensing arrangements not be restrictive to entry. It is fine for the government to say at a certain point in time, "This type of industry structure should be the norm," but given the way technology is moving it is important that those not be restrictive so that the shop will remain closed. We have been given assurances by the department that the licensing will not be used restrictively in what they call the "near future". Unfortunately, that sort of language and optimism is not found in the bill. That is why we would like to see some guidelines set out. If there are licensing arrangements, it is important that they apply to all people, both new and current entrants. To exempt the current carriers from any licensing but require it on new entrants is extremely discriminatory and would restrict entry.

Clause 33 deals with the non-discrimination pricing and conduct issues. This is basically the language of the Railway Act. Our association has had some significant difficulty with the CRTC on this language.

We have argued unsuccessfully that the denial of our ability to resale WATS or Advantage—and these are the large, bulk discounted services—is discriminatory to us as well as other users. Hotels, hospitals and universities do not have access to these services either, yet the commission has not found that to be contrary to this language.

We do have some problems with that. We feel that if clause 7 was made more pro-competitive, or at least there was a clear indication that a competitive approach was to be followed, the commission would have a bit more direction in this manner. We think it is fundamental, as Mr. Watson said, that all users have access to what is a very admirable infrastructure and that it should not be left up to the private interests of carriers to restrict who can get on to that infrastructure.

[Traduction]

plus clair, l'octroi de licences disparaîtra ou ne s'appliquera pas aux revendeurs. Cependant, nous avons effectivement l'impression que si, pour une raison ou pour une autre, les revendeurs voulaient s'occuper d'installations, ils devraient respecter ces règles et demander à pouvoir devenir une entreprise.

Cela dit et compte tenu des autres enjeux, nous avons l'impression qu'il y a un double règlement en ce qui concerne les licences; le Conseil devrait régler la question. La directive du gouvernement pourrait être donnée au moyen de lignes directrices qui auraient trait à cette loi ou, de façon plus particulière, au Conseil.

Il est très important que ces ententes de licences ne restreignent pas l'entrée sur le marché. C'est très bien que le gouvernement dise, à un moment donné, que ce genre de structure industrielle devrait être la norme, mais étant donné l'évolution rapide de la technologie, il est important que ces ententes ne soient pas restrictives, sans quoi rien ne pourra plus aller. Le ministère nous a assurés que l'octroi de licences ne sera pas utilisé de façon restrictive dans ce qu'il appelle «un proche avenir». Malheureusement, ces belles intentions et cet optimisme ne se retrouvent pas dans le projet de loi. C'est pourquoi nous aimerions que certaines lignes directrices soient établies. S'il y a des ententes en matière de licences, il est important qu'elles s'appliquent à tous, aux nouveaux comme aux anciens. Il serait extrêmement discriminatoire d'exempter les entreprises actuelles de toute licence, mais de l'exiger de la part des nouveaux. En plus, cela restreindrait l'entrée sur le marché.

L'article 33 parle de prix et de conduite non discriminatoires. Il dit fondamentalement la même chose que la *Loi sur les chemins de fer*. Notre association a éprouvé certaines difficultés marquées à propos de ce libellé avec le CRTC.

Nous avons tenté en vain de faire valoir qu'on faisait preuve de discrimination à notre endroit ainsi qu'envers d'autres usagers en nous refusant la permission de revendre des lignes WATS ou Advantage—et ce sont là des services importants, offerts de façon générale et à rabais. Les hôtels, les hôpitaux et les universités n'ont pas non plus accès à ces services. Pourtant, le Conseil n'a pas considéré qu'il y avait là contradiction.

Cela nous pose certains problèmes. Nous avons l'impression que si l'article 7 était modifié de manière à encourager davantage la concurrence, ou s'il y avait, au moins, une indication claire du fait qu'une approche concurrentielle était envisagée, le Conseil aurait, de ce fait, une orientation un peu plus précise. Nous pensons qu'il est fondamental, comme l'a dit M. Watson, que tous les utilisateurs aient accès à ce qui est une infrastructure superbe et que les intérêts privés des transporteurs ne devraient pas être

[Text]

With regard to clause 39, we recognize and welcome the flexibility given by forbearance. However, we are concerned that the language used relates to sufficient competition. A real issue here is whether a company has market power or dominance in a market. For instance, the suppliers of terminal equipment have a number of entrants, but clearly the carriers are dominant in that market. The same applies to our resale market. We estimate that we have approximately 1 per cent of that market. The telephone companies will tell you that therefore it is a vigorously competitive market. I ask you, we are 35 companies sharing 1 per cent of the market and we have a single other carrier supplying the rest. Is that competition?

We would argue that the one firm that is dominant has significant market power. Either through the language of this act or through regulations, it should be stated specifically that it is not only the number of entrants, it is dominance and market control that are critical.

In clause 40 we welcome the ability of the commission to permit or to require regulated companies to operate by way of separate affiliates. There may be times when the costing safeguards are not sufficient and there will be a requirement for the companies to get into businesses by way of separate subsidiaries. I am sure that you aware they do that on their own when it makes business sense. It may also make regulatory sense for them to do it.

Clauses 62 and 63 are welcomed. I have heard them characterized as the "Kedar clauses" and Mr. Kedar will tell you about that in a moment. The real issue here is that there are new entrants getting into a market. Quite often they are entrepreneurs and not used to the regulatory process. To be able to receive advice from the commission as to whether their business is legal or within the tariffs will have a stimulative effect on the market.

In conclusion, Mr. Chairman, we welcome Bill C-62 and the minister should be congratulated for bringing forward the bill. We feel there are a number of amendments to be addressed, most fundamentally clause 7. The manner in which clause 7 is written may fulfill a variety of goal's or perhaps none, and we would like to see it firmed up a little.

[Traduction]

l'élément déterminant lorsqu'il s'agit de décider qui a accès à cette infrastructure.

En ce qui concerne l'article 39, nous reconnaissons et nous accueillons avec plaisir la souplesse qu'apporte l'abstention. Cependant, nous nous préoccupons du fait que la langue utilisée fait référence à une concurrence suffisante. Un problème réel ici est de savoir si une entreprise est puissante sur un marché ou le domine. Par exemple, les fournisseurs d'équipement de terminaux sont relativement nombreux, mais il est clair que les entreprises de télécommunication dominent ce marché. C'est la même chose pour notre marché de revente. Nous estimons que nous détenons environ 1 p. 100 de ce marché. Les compagnies de téléphone vous diront que, par conséquent, il s'agit d'un marché où la concurrence est vigoureuse. Je vous pose la question: nous nous partageons 1 p. 100 du marché entre 35 entreprises, et une seule autre entreprise de télécommunications fournit le reste. Peut-on parler de concurrence?

Nous pourrions discuter du fait que l'entreprise qui domine dispose d'une puissance commerciale significative. On devrait dire clairement, soit par les termes de ce projet de loi, soit par les règlements, que non seulement le nombre de nouveaux venus, mais également la domination du marché et la puissance commerciale sont des éléments critiques.

Nous accueillons avec plaisir la capacité que donne au Conseil l'article 40 de permettre aux compagnies réglementées ou d'exiger d'elles de fonctionner par l'entremise de sociétés affiliées distinctes. Il peut arriver que les mesures de protection dans le domaine de l'établissement des coûts de production ne soient pas suffisantes et que les entreprises soient obligées de pénétrer sur ce marché par l'entremise de filiales distinctes. Je suis certain que vous savez qu'elles font cela de leur propre initiative lorsque cela est avantageux sur le plan commercial. Il se peut également que cela soit avantageux pour elles, sur le plan réglementaire.

Nous accueillons avec plaisir les articles 62 et 63. J'ai entendu qu'on les appelait les «articles Kedar», et M. Kedar nous en parlera dans un instant. La question véritable ici est le fait qu'il y a de nouveaux venus qui arrivent sur le marché. Il s'agit très souvent d'entrepreneurs qui ne sont pas habitués au processus de réglementation. Qu'ils puissent recevoir un avis du Conseil sur le fait de savoir si leurs affaires sont légales ou se situent dans les limites des tarifs aura un effet stimulant sur le marché.

En conclusion, Monsieur le président, nous accueillons avec plaisir le projet de loi C-62 et il faudrait féliciter le ministre pour avoir mis ce projet de loi de l'avant. Nous pensons qu'il faut se pencher sur un certain nombre de modifications, et surtout sur l'article 7. La manière dont l'article 7 est rédigé peut favoriser ou non la réalisation d'un certain nombre d'objectifs et nous aimerions le voir renforcé quelque peu.



[Text]

Clearly the ability to remove the balkanization in this industry is fundamentally in Canada's interests and probably for that purpose alone the bill should proceed.

**The Chairman:** Thank you very much. As you know from being here a great deal, many people have appeared before us and stated that clause 7 does not have a vision, that it does not have the correct priorities, that it does not describe what our telecommunications philosophy will be, and now your voice is added to the many other voices that have suggested we have a better look at the bill and ensure that it does spell out what is meant by competition. Therefore, we appreciate your views.

A number of people have stated that resellers will not be regulated. Many people have stated that they talked to the minister when this bill was introduced, and departmental officials or the minister stated that resellers will not be regulated.

On page 11 you state: "If the bill is amended to ensure that resellers are not covered by the legislation. . .". You use the word "amended." Why would not resellers just apply for an exemption?

**Mr. Braden:** We may have to do that, Mr. Chairman. However, the exemption procedure is not easy; it is quite a lengthy procedure. We are out in the marketplace competing and have invested millions of dollars. If we have to take our eye off the ball and start seeking exemptions, that is counterproductive and not very useful.

It is not an idle concern. At the present time we are battling a significant case in front of the CRTC in which the TWU has sought to have us defined as carriers and therefore regulated. For most of those companies, even in the interim until they sought exemption and the ability to file tariffs, it has been a significant strain. That is why we are concerned. There is no doubt that if we do not get a change and if someone came along and said that we fall within those filed tariffs, we would have to seek exemptions. We would prefer, given the minister's clear intention that that is not the intention of bill, to have it solved up front.

**The Chairman:** Many people who are resellers or associated with or representing resellers have come before us, as I heard it, and have stated that they were relying upon the representations of the minister that resellers will not be covered.

[Traduction]

Il est certain que la capacité de «débalkaniser» notre industrie fait partie des intérêts fondamentaux du Canada, et, ne fût-ce que pour cette raison, on devrait poursuivre l'étude de ce projet de loi.

**Le président:** Merci beaucoup. Comme vous le savez, puisque vous êtes souvent ici, de nombreuses personnes ont comparu devant nous et ont déclaré que l'article 7 est dépourvu de vision, qu'il n'a pas les priorités appropriées, qu'il ne décrit pas ce que sera notre conception des télécommunications, et votre voix s'ajoute maintenant aux nombreuses autres qui ont suggéré que nous examinions plus attentivement le projet de loi et que nous nous assurions qu'il décrit exactement ce que nous entendons par concurrence. Nous apprécions par conséquent votre point de vue.

Plusieurs personnes ont déclaré que les revendeurs ne seraient pas soumis à la réglementation. De nombreuses personnes ont déclaré qu'elles ont parlé au ministre lorsque ce projet de loi a été déposé. Nos fonctionnaires du ministère ou le ministre ont déclaré que les revendeurs ne seraient pas soumis à la réglementation.

À la page 11 vous déclarez: «Si le projet de loi est modifié pour assurer que les revendeurs ne soient pas visés par la loi. . .». Vous utilisez le mot «modifié». Pourquoi les revendeurs ne pourraient-ils pas simplement demander une exemption?

**M. Braden:** Nous pourrions devoir le faire, Monsieur le président. Cependant, l'exemption n'est pas très facile; il s'agit d'une procédure assez longue. Nous trouvons dans un marché concurrentiel et avons investi des millions de dollars. Si nous devons disperser notre énergie et commencer à demander des exemptions, c'est une activité antiproductive et pas très utile.

Il ne s'agit pas d'une préoccupation gratuite. Nous nous battons en ce moment devant le CRTC, dans une cause significative, et dans laquelle le TWU a essayé de nous faire classer comme entreprise de télécommunication, ce qui aurait eu pour effet de nous soumettre à la réglementation. Pour la plupart de ces entreprises, même dans l'intervalle jusqu'à ce qu'elles demandent une exemption et une possibilité de déposer des tarifs, cela représente une perte significative d'énergie. C'est pourquoi nous sommes préoccupés. Il ne fait pas de doute que si nous n'obtenons pas de modification et que quelqu'un devait se présenter et dire que nous devons déposer des tarifs, nous serions obligés de demander des exemptions. Nous préférierions, étant donné l'opinion claire du ministre selon laquelle cela n'est pas l'objectif du projet de loi, que ce problème soit résolu dès le départ.

**Le président:** De nombreuses personnes qui sont des revendeurs, sont associées à des revendeurs ou les représentent, se sont présentées devant nous, et, selon ce que j'ai compris, ont déclaré qu'elles s'appuyaient sur les déclarations du

[Text]

Surely there should be more than that. Are you stating that you do not want to apply for exemptions under the act? On page 7 you state "or operates". Is that the change that you would like to see in the language or is there more? What would you like?

**Mr. Braden:** Specifically we do not want to be encompassed in this act. The minister has made it clear that this is an industry that should not be regulated and for those reasons we do not want it.

**The Chairman:** The minister came here and said that to us. It does not say that in the legislation. The legislation does not state that resellers shall not be regulated, but the legislation does provide for exemption powers.

**Mr. Braden:** Yes. I understand that on day one the intention is to exempt certain industries. For instance, radio common carriers. If there is some mechanism for us to be exempt, that is fine. If the intent is so clear in the intention of the minister, why is the legislation not clear? I don't know whether or not I have answered your question.

Let us say that legislation is a little unclear. As I mentioned, at the present time the TWU is arguing before the commission that we may be deemed a regulator. We expect that if TWU fails it will go to the Supreme Court of Canada. A superior court will have to make a determination. Hopefully by that time there will be legislation that is pretty clear. That is another motive.

**Senator Sylvain:** I have noted your objections to certain aspects of the bill as it is presented and your approval of many others. I gather you want an unregulated method of operation in order that you, as a reseller, can carry on your business without being involved in regulatory hearings and spending time and trouble trying to convince governments that you are operating properly.

In order to understand that a little more fully, I would like to ask you some questions about your operations, because I think for the first time you have given us some numbers. We do not get very many numbers here. Let me see if I have this straight and have an idea of how you fit into the overall scheme.

You stated that resellers, and I presume you are talking about all resellers, have 1 per cent of the telecommunications market, which is the carrier part of it; correct?

**Mr. Braden:** Of the long distance market, that is correct.

[Traduction]

ministre selon lesquelles les revendeurs ne seraient pas couverts. Il devrait certainement y avoir plus que cela. Êtes-vous en train de nous dire que vous ne désirez pas faire de demande d'exemption en vertu de la loi? À la page 7 vous déclarez «ou fonctionne». Est-ce là le changement que vous voudriez voir apporter aux termes ou y en a-t-il d'autres? Que désireriez-vous?

**M. Braden:** De manière spécifique, nous ne désirons pas être couverts par cette loi. Le ministre a clairement indiqué que notre industrie ne devrait pas être réglementée, et pour ces raisons, nous n'en voulons pas.

**Le président:** Le ministre est venu ici et nous a dit cela. Cela ne figure pas dans la loi. La loi ne déclare pas que les revendeurs ne seront pas réglementés, mais la loi prévoit des pouvoirs d'exemption.

**M. Braden:** Oui. Je comprends que depuis le début l'intention est d'exempter certaines industries. Par exemple, les entreprises de radiodiffusion. S'il existe un mécanisme qui puisse nous exempter, c'est bien. Si les objectifs sont tellement clairs dans l'intention du ministre, pourquoi la loi n'est-elle pas claire? Je ne suis pas sûr d'avoir répondu à votre question.

Disons que la loi comporte certaines incertitudes. Comme je l'ai dit, à l'heure actuelle, le TWU plaide devant le Conseil que nous pourrions être considérés comme un organisme disposant d'un pouvoir de réglementation. Nous nous attendons à ce que si le TWU échoue, l'affaire se rendra jusqu'à la Cour suprême du Canada. Une cour supérieure devra rendre un jugement. Nous espérons qu'à ce moment, il existera une loi très précise. Cela constitue une autre raison.

**Le sénateur Sylvain:** J'ai noté vos objections à certains aspects du projet de loi tel qu'il est présenté et votre approbation de nombreux autres. J'en conclus que vous désirez une méthode de fonctionnement non réglementée afin que vous, en tant que revendeur, puissiez poursuivre vos affaires sans devoir participer à des audiences de réglementation et sans devoir passer de temps et subir des inconvénients à essayer de convaincre les gouvernements que vous fonctionnez de manière adéquate.

Afin de mieux comprendre cela, j'aimerais vous poser certaines questions concernant votre fonctionnement, parce que je pense que, pour la première fois, vous nous avez donné certains chiffres. Nous ne recevons pas beaucoup de chiffres. Voyons si j'ai compris cela et si j'ai idée de la manière dont vous vous intégrez dans le tableau général.

Vous avez déclaré que les revendeurs, et je suppose que vous parlez de tous les revendeurs, détenaient 1 p. 100 du marché des télécommunications, c'est-à-dire la partie télécommunication proprement dite de ce marché; n'est-ce pas?

**M. Braden:** Du marché interurbain, c'est exact.



[Text]

**Senator Sylvain:** There are 35 firms that have 1 per cent and the total volume of business is \$200 million; is that correct?

**Mr. Braden:** Correct.

**Senator Sylvain:** Twelve firms have \$180 million of that?

**Mr. Braden:** Correct.

**Senator Sylvain:** That creates 800 jobs?

**Mr. Braden:** Correct.

**Senator Sylvain:** It seems to be an infinitesimally small part of the market. I wonder why the firms that control the 99 per cent have not taken you over totally. How do you manage to operate? You seem to be able to operate on a markup of 50 per cent of your costs to cover your salaries and development. If you pay \$120 million to the carrier and you take in \$180 million, that is a 50 per cent markup which is about right for most operations.

**Mr. Braden:** Do not forget the \$27 million that we have lost.

**Senator Sylvain:** I said you were getting a 50 per cent markup. I did not say you were making any money. However, do I have the correct picture of where you are within the long distance market?

**Mr. Braden:** We are an extremely small percentage of that market. I will say to you that it mystifies us why the carriers are so concerned about it. They have changed their pricing dramatically. We note here that we offer discounts off peak prices or the very highest costs of between 20 per cent and 40 per cent. The telecommunications carriers have matched that and bettered it. Why would they do that? Why would a large company not outsell us instead of meeting us with price?

**Senator Sylvain:** That is part of my question. Why haven't they driven you off the market totally?

**Mr. Braden:** I think they are extremely concerned about a truly valid competitive market being established. If I were them I probably would do the same. Again, we return to the question, is that in the public interest?

**Senator Sylvain:** Is it because they want to avoid being a total monopoly? Is that the attitude?

**Mr. Braden:** That they let us exist?

[Traduction]

**Le sénateur Sylvain:** Il y a 35 entreprises qui détiennent 1 p. 100 et le volume total des affaires est de 200 millions de dollars; est-ce exact?

**M. Braden:** C'est exact.

**Le sénateur Sylvain:** Douze entreprises en détiennent 180 millions de dollars?

**M. Braden:** C'est exact.

**Le sénateur Sylvain:** Cela crée 800 emplois?

**M. Braden:** C'est exact.

**Le sénateur Sylvain:** Cela semble être une partie infime du marché. Je me demande pourquoi les entreprises qui contrôlent les 99 p. 100 ne vous ont pas absorbés complètement. Comment réussissez-vous à fonctionner? Vous semblez capable de fonctionner avec une marge brute de 50 p. 100 sur vos coûts pour couvrir vos salaires et le développement. Si vous payez 120 millions de dollars à l'entreprise de télécommunication et que vous empochez 180 millions de dollars, il s'agit d'une marge brute de 50 p. 100, ce qui est à peu près normal pour la plupart des entreprises.

**M. Braden:** N'oubliez pas les 27 millions de dollars que nous avons perdus.

**Le sénateur Sylvain:** J'ai dit que vous aviez une marge brute de 50 p. 100. Je n'ai pas dit que vous gagniez de l'argent. Cependant, ai-je une idée exacte de votre position sur le marché des interurbains?

**M. Braden:** Nous représentons un pourcentage extrêmement faible de ce marché. Je vous dirai que nous ne comprenons pas pourquoi les entreprises de télécommunication se préoccupent tellement de cela. Elles ont changé leur tarification de manière très importante. Nous notons ici que nous offrons des escomptes qui varient entre 20 et 40 p. cent sur les prix des périodes de pointe ou sur les coûts les plus élevés. Les entreprises de télécommunication nous ont imités, et ont même fait mieux. Pourquoi feraient-elles cela? Pourquoi une large entreprise se contenterait-elle d'égaliser nos prix alors qu'elle pourrait nous couper l'herbe sous le pied?

**Le sénateur Sylvain:** Cela fait partie de ma question. Pourquoi ne vous ont-elles pas tout simplement éliminées du marché?

**M. Braden:** Je pense que l'établissement d'un marché réellement compétitif les préoccupe à l'extrême. Si j'étais à leur place je ferais probablement la même chose. Nous retournons encore une fois à la question de savoir si c'est réellement dans l'intérêt du public.

**Le sénateur Sylvain:** Est-ce parce qu'ils veulent éviter d'exercer un monopole complet? Est-ce là leur attitude?

**M. Braden:** La raison pour laquelle ils nous laissent exister?

[Text]

**Senator Sylvain:** That they let you exist, because otherwise you could say that it was a monopoly? How many primary carriers are there? Who owns this 99 per cent of the market?

**Mr. Braden:** The members of Stentor, senator.

**Senator Sylvain:** There are provincial companies as well.

**Mr. Braden:** They are members of Stentor.

**Senator Sylvain:** So it is all Stentor?

**Mr. Braden:** Yes, it is.

**Senator Sylvain:** It is 99 per cent Stentor?

**Mr. Braden:** Sorry, that is not true. Stentor as well as Unitel, which is not a member of Stentor. Telesat is not currently a member of Stentor, nor is Teleglob.

**Senator Sylvain:** In this large market there are 35 firms that represent 99 per cent and you want to be free to compete? The service that you provide is an added-value service?

**Mr. Braden:** Correct.

**Senator Sylvain:** You used a term which I am not familiar with, but you said if a reseller has switching equipment it might then be classified as a carrier; is this what you are afraid of?

**Mr. Braden:** We are concerned that many people think of resell as simply a question of arbitrage. We use everyone else's facility and we simply mark it up. That is not the case. We have sophisticated equipment, extremely large and expensive switches which are the same central offices that the telephone companies have. Our concern is if we start to pull all that together it is then a network. We certainly own and operate those. The language specifically exempts things only for switching. Our concern is if they are tied all together.

**Senator Sylvain:** Is it because you are ahead on a technological basis that you can do this?

**Mr. Watson:** The resell industry is a market-driven industry. It simply analyzes the marketplace and develops a product for that marketplace.

**Senator Sylvain:** You do not have any technological bits that Stentor or other people do not have?

**Mr. Watson:** No.

[Traduction]

**Le sénateur Sylvain:** Le fait qu'ils vous laissent exister, parce qu'autrement vous pourriez dire qu'il s'agit d'un monopole? Combien d'entreprises de télécommunication primaires existent-il? Qui possède ces 99 p. 100 du marché?

**M. Braden:** Les membres de Stentor, sénateur.

**Le sénateur Sylvain:** Il y a également des compagnies provinciales.

**M. Braden:** Elles sont membres de Stentor.

**Le sénateur Sylvain:** Tout est donc Stentor?

**M. Braden:** Oui, en effet.

**Le sénateur Sylvain:** S'agit-il de Stentor à 99 p. 100?

**M. Braden:** Je suis désolé, mais ce n'est pas vrai. Stentor et Unitel qui n'est pas membre de Stentor. Télésat n'est pas membre de Stentor à l'heure actuelle, pas plus que Téléglob.

**Le sénateur Sylvain:** Dans ce marché de grande taille, il y a 35 entreprises qui représentent 99 p. 100 et vous voulez être libres de leur faire concurrence? Le service que vous fournissez est-il un service à valeur ajoutée?

**M. Braden:** C'est exact.

**Le sénateur Sylvain:** Vous avez utilisé un terme que je n'est pas familier, mais vous avez dit que si un revendeur possédait de l'équipement de commutation, il pourrait être classé comme une entreprise de télécommunication; est-ce de cela que vous avez peur?

**M. Braden:** Nous sommes préoccupés par le fait que beaucoup de gens pensent que la revente est simplement une question d'arbitrage. Nous utiliserions les installations des autres et nous contenterions de gonfler les prix. Ce n'est pas le cas. Nous avons un équipement perfectionné, des commutateurs extrêmement gros et coûteux, situés dans les mêmes bureaux centraux que les compagnies téléphoniques. Notre préoccupation est le fait que si nous commençons à rassembler tout cela, il s'agit alors d'un réseau. Il est clair que nous sommes propriétaires de ces équipements et que nous les faisons fonctionner. Les termes utilisés exemptent les choses spécifiquement pour la commutation seulement. Notre préoccupation est le cas où tous ces éléments seraient rassemblés.

**Le sénateur Sylvain:** Est-ce parce que vous êtes en avance sur le plan technologique que vous pouvez faire cela?

**M. Watson:** L'industrie de la revente est une industrie tribulaire du marché. Elle se contente d'analyser le marché et de mettre au point un produit approprié.

**Le sénateur Sylvain:** Vous ne disposez d'aucun avantage technologique dont Stentor ou d'autres seraient privés?

**M. Watson:** Non.



[Text]

**Senator Sylvain:** You compete with the same type of equipment that is bought at the same place?

**Mr. Watson:** Because we go after a particular size of customer or a particular customer niche, we can develop products for that base and then get it out into the marketplace for that particular customer.

**Senator Sylvain:** So it is niche marketing?

**Mr. Watson:** Reseller is niche marketing.

Even today, 10 years after the breakup of AT&T, it still has 60 per cent of the market in the U.S. Stentor will not be shifted off a dominant market share in Canada.

**Senator Sylvain:** Your main concern with this 1 per cent of the market is to be allowed to continue to do things without having that 1 per cent regulated and having to bear the costs of defending yourself from other people? That is really what it is, is it not?

**Mr. Watson:** Yes. There is regulation that is looking after us now. We have the least private lines. The private lines are part of the carrier's facilities and that is regulated. The CRTC was formed to make sure the public's best interest was looked after in anything that the carrier did on a monopoly basis. The carrier still has the monopoly, plus we also have to pay \$200.

**Mr. Braden:** I should also say that it is not our intention to remain at 1 per cent. We would like to have significantly more.

**Senator Sylvain:** I would think not and I am sure the other people know that.

Noone likes to be regulated. It is a terrible thing to have happen to anybody, but we all have to live under some rules. What it amounts to for you people, as far as I can see, is that because you have a very small volume, if you were classified as a carrier or regulated in any way, this would increase your costs in hearings before the CRTC. Is that not what you have stated?

**Mr. Braden:** There is no doubt about that.

**Senator Sylvain:** That is one of the major issues. It will not increase your costs anywhere else, although it might limit what you can charge for your service?

[Traduction]

**Le sénateur Sylvain:** Vous êtes en concurrence en utilisant le même genre d'équipement qui est acheté du même fournisseur?

**M. Watson:** Parce que nous recherchons une taille précise de client ou un créneau particulier, nous sommes capables de mettre au point des produits très ciblés et de les mettre ensuite sur le marché pour ce client particulier.

**Le sénateur Sylvain:** Il s'agit donc d'un marketing de créneau?

**M. Watson:** La revente est un marketing de créneau.

Même aujourd'hui, 10 ans après le morcellement d'AT&T, cette entreprise détient encore 60 p. 100 du marché aux États-Unis. On ne privera pas Stentor d'une part dominante du marché au Canada.

**Le sénateur Sylvain:** Votre préoccupation principale concernant ce 1 p. 100 du marché est d'être autorisé à continuer à fonctionner sans que ce 1 p. cent soit réglementé et sans faire face aux frais qu'entraînerait le fait de devoir vous défendre contre d'autres? C'est de cela qu'il s'agit réellement n'est-ce pas?

**M. Watson:** Oui. Il existe déjà un règlement qui s'occupe de nous. Nous avons les lignes les moins privées. Les lignes privées font partie des installations des entreprises de télécommunication et elles sont réglementées. Le CRTC a été mis sur pied pour veiller à la protection des intérêts du grand public dans tout ce que les entreprises de télécommunication faisaient sur une base monopolistique. L'entreprise de télécommunication détient encore le monopole, et de plus, nous devons payer 200 \$.

**M. Braden:** Je devrais également dire que nous n'avons pas l'intention de demeurer à 1 p. 100. Nous aimerions avoir beaucoup plus.

**Le sénateur Sylvain:** Je le comprends aisément et je suis sûr que les autres savent cela.

Personne n'aime être réglementé. C'est une triste chose pour n'importe qui, quand cela arrive, mais nous devons tous vivre en vertu de certaines règles. Ce que cela représente pour vous et vos collègues, pour autant que je puisse m'en rendre compte, c'est que, parce que vous avez un petit volume, si vous étiez classé comme une entreprise de télécommunication ou soumis à n'importe quelle réglementation, cela augmenterait vos coûts à cause des audiences devant le CRTC. N'est-ce pas ce que vous avez déclaré?

**M. Braden:** Il n'y a aucun doute là-dessus.

**Le sénateur Sylvain:** Il s'agit d'une des questions principales. Cela n'augmentera vos coûts nulle part ailleurs, bien que cela puisse limiter ce que vous pouvez facturer pour vos services?

[Text]

**Mr. Braden:** We would have to appear before commissions. We would have to hire people to conduct rate applications. Lawyers would have to be engaged to be exempted from the act.

**Senator Sylvain:** Do those 35 firms actually compete with one another?

**Mr. Watson:** Yes.

**Senator Sylvain:** But you are not operating in different areas and different niches?

**Mr. Braden:** There is vigorous competition among the 12 or the 35 as well as with the carriers.

I should also point out that the carriers are not permitting us by their grandiose; they were ordered to permit this industry. They fought it tooth and nail and they fight it tooth and nail today.

**Senator Sylvain:** I would have expected that somehow.

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman, and welcome again. It would be fair to say that you now fit into the fairly discernible group of pro-competition witnesses who believe that the level of competition being enacted in the bill is perhaps high enough. We, of course, have heard those who say it is far too much competition and deregulation. What language would you propose in order to change this?

**Mr. Braden:** Clause 7 should be given priority in the preamble. In our submission we note and support the Fonorola submission that the current preamble dealing with culture is inappropriate, probably insensitive and that this an economic piece of legislation. We would rather see a preamble that was perhaps more along the lines of clause 7(f) that states overall it is the government's position to require increased reliance on the market and that would further the following objectives.

In my view, (a) through (h) would be perfectly suitable. All those objectives are completely consistent—taking 7(f) out and putting it above. There is no doubt that all those are consistent with a competitive market. There will be people who will say that affordable rates are inconsistent with competition. They are not. By the government clearly stating, as it does in its background statements, that competition is in the public interest, we can be sure when competition is introduced it does meet all those objectives. If for some reason it was destructive or predatory, then that could be addressed and we could say that it is not meeting those other objectives.

[Traduction]

**M. Braden:** Nous devrions nous présenter devant des commissions. Nous devrions engager des gens pour effectuer des demandes de tarification. Il faudrait embaucher des avocats pour être exempté de la loi.

**Le sénateur Sylvain:** Ces 35 firmes sont-elles vraiment en concurrence les unes avec les autres?

**M. Watson:** Oui.

**Le sénateur Sylvain:** Mais vous ne fonctionnez pas dans des régions différentes ni dans des créneaux différents?

**M. Braden:** Il y a une concurrence vigoureuse entre les 12 ou entre les 35 aussi bien qu'avec les entreprises de télécommunication.

Je devrais également souligner que les entreprises de télécommunication ne nous permettent pas d'exister par grandeur d'âme, elles ont été obligées de permettre à notre industrie de survivre. Elles ont combattu cela féroceement et elles continuent de le faire en ce moment même.

**Le sénateur Sylvain:** D'une certaine façon, cela ne me surprend pas.

**Le sénateur Graham:** Merci, Monsieur le président, et soyez encore une fois le bienvenu. Il serait équitable de dire que vous avez maintenant votre place dans le groupe relativement distinct des témoins favorables à la concurrence qui croient que le niveau de concurrence prévu dans le projet de loi est peut-être suffisant. Nous avons, bien sûr, entendu ceux qui disent qu'il y a un niveau bien trop élevé de concurrence et de déréglementation. Quel libellé proposeriez-vous pour modifier cela?

**M. Braden:** Il faudrait donner la priorité à l'article 7 dans le préambule. Dans notre présentation, nous notons et appuyons le mémoire de Fonorola, selon lequel le préambule actuel qui traite de la culture est inapproprié, probablement dépourvu de sensibilité et qu'il s'agit d'un texte de loi économique. Nous préférierions voir un préambule qui serait peut-être aligné davantage sur l'article 7f), qui déclare en général que la position du gouvernement est de demander qu'on favorise le libre jeu du marché et cela ferait progresser les objectifs suivants.

À mon point de vue, les alinéas a) à h) seraient alors tout à fait adéquats. Tous ces objectifs sont tout à fait cohérents—en enlevant le 7f) et en le plaçant au-dessus. Il ne fait aucun doute qu'ils sont cohérents avec un marché concurrentiel. Des gens diront que des tarifs abordables ne permettent pas la concurrence. C'est faux. Lorsque le gouvernement affirme clairement, comme il le fait dans sa mise en contexte, que la concurrence est dans l'intérêt général, nous pouvons alors être sûrs que, lorsque la concurrence est introduite, elle répond à tous ces objectifs. Si pour une raison quelconque elle était destructrice ou rapace on pourrait alors s'occuper de cette ques-



[Text]

Competition is an overall tool. It is not the objective, and that is the problem. Therefore, those would be some off-the-cuff specific changes.

**Senator Graham:** I believe in clause 9 you are suggesting there is too much paper work involved in protecting the public interest from exemptions of carriers being considered by the minister.

Why should we create an interim period, letting someone get into the business with what you call on page 9 "interim relief", before any assessment is made and set up the possibility of having to revoke that interim relief after the assessment?

Then you propose for clause 13 more interim relief on petitions. Why should the cabinet preempt its own deliberations by granting a positive response automatically before examining the case?

**Mr. Braden:** It may give an interim negative response. What we are talking about there is that, clearly, if you had a legal problem with the commission, then you could seek interim relief from a court. We are suggesting here that there should be parallel interim relief on a public policy matter. It is not much more complicated than that.

Given the need for flexibility, the length of time and proper safeguards of the others, we think there could be an opportunity for interim relief. It may or may not be used often. But, in a nutshell, that is our purpose.

**Senator Graham:** Again, on clause 13, you make what I think is a useful point. You say that the power to refer a decision back to the CRTC is an option open to cabinet after an appeal should be added, rather than leaving only the vary and rescind options. It would be helpful if you would propose for us some specific language for this suggestion. That would be worthwhile for us in considering our report.

**Mr. Braden:** Yes, I will.

**Senator Spivak:** First, I want to make sure I understand what services you provide. Is it just those that you set out in your introduction? In other words, you are not providing any local telephone service, just long distance, voice video, facsimile and data service. Basically, you are providing service to business; is that right?

**Mr. Watson:** Yes.

[Traduction]

tion et nous pourrions dire qu'elle ne répond pas à ces autres objectifs.

La concurrence est un outil général. Ce n'est pas l'objectif, et c'est là qu'est le problème. Ces changements spécifiques, par conséquent, seraient parfois improvisés.

**Le sénateur Graham:** Je pense qu'à l'article 9 vous suggérez que le travail administratif nécessaire pour protéger l'intérêt du public des exemptions d'entreprises de télécommunication envisagées par le ministre est trop important.

Pourquoi devrions-nous mettre en place une période de grâce, laisser quelqu'un se lancer dans ce domaine avec ce que vous appelez à la page 9 une «période de grâce» avant toute évaluation et établir la possibilité de devoir révoquer cette période de grâce après l'évaluation?

Puis vous proposez pour l'article 13 un recours accru au redressement provisoire sur demande. Pourquoi le Cabinet devrait-il couper l'herbe sous le pied de ses propres délibérations en donnant de façon automatique une réponse favorable, avant même d'examiner la question?

**M. Braden:** Il pourrait donner une réponse provisoire négative. Voici ce dont nous parlons: en clair, si quelqu'un a un problème juridique avec la Commission, il demandera à un tribunal un redressement provisoire. Ici, ce que nous suggérons, c'est qu'il devrait y avoir une forme de redressement provisoire parallèle pour une question de politique publique. Ce n'est pas plus compliqué.

Étant donné le besoin de souplesse, la durée et la protection adéquate pour les autres, nous pensons qu'il serait possible d'offrir un redressement provisoire. On pourrait y avoir recours souvent ou peu souvent. Mais, en bref, c'est là le but que nous poursuivons.

**Le sénateur Graham:** Une fois de plus, en ce qui concerne l'article 13, vous avez fait une observation qui me semble utile. Vous dites que le pouvoir de renvoyer une décision devant le CRTC, en tant qu'option offerte au Cabinet après un appel, devrait être ajouté, plutôt que de ne laisser que des options visant la modification ou l'annulation. Il serait utile que vous proposiez des formulations précises à l'égard de cette suggestion. Cela nous aiderait à examiner votre rapport.

**M. Braden:** Oui, je le ferai.

**Le sénateur Spivak:** D'abord, je veux m'assurer de bien comprendre les services que vous offrez. Ne s'agit-il que de ceux que vous avez présentés dans votre introduction? En d'autres mots, vous n'offrez pas de service téléphonique local, mais des services d'interurbain, de minitel vocal, de télécopieur et de transmission de données. Essentiellement, vous offrez des services aux entreprises. Ai-je raison?

**M. Watson:** Oui.

[Text]

**Senator Spivak:** I hope this is not out of school, Mr. Chairman, but I would like to read from the brief that Stentor will be presenting to us later. I would like you to comment on it. It states:

Alternative suppliers attack only the most lucrative markets and argue that the telephone companies should continue to be fully regulated, while also assuming the full responsibility of providing affordable, universal telephone services. . . In many cases, these alternative operators are owned by strong, foreign telecommunications companies. They possess the technical expertise to configure networks which circumvent the Canadian system. This bypass, a form of cross-border shopping, ignores the Canadian government's policy of maximizing use of Canadian networks for carrying Canadian traffic.

Do you suppose they have you in mind? What is the truth in the statement, "In many cases, these alternative operators are owned by strong, foreign telecommunications companies."? How many of the resellers are owned by foreign telecommunications companies?

**Mr. Braden:** You asked three questions, senator, and I know you want the answer to the last one first.

With respect to the question of cream-skimming, would you look, please, at page 11 of the Ford study which is attached and forms part of our submission, you will see where—

**Senator Spivak:** Is cream skimming like by-passing?

**Mr. Braden:** It is different.

You will see the \$180 million in revenue that the 12 companies had. The right-hand side shows where it goes. Some \$122 million goes to the carriers. The important point is that \$46 million of that went to message toll.

What that means is that our companies were terminating calls outside Ontario, Quebec, and B.C. When someone made a call to Winnipeg we terminated that call. This was right from the Ontario border to Winnipeg. We had to carry those calls on the telephone company's regular system at no discount. We made not a penny on that. In fact, we lost money.

Our intention is to provide services everywhere. That is why we said in the interexchange hearing that we want resale

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** J'espère ne pas trop m'éloigner du sujet, Monsieur le président, mais j'aimerais lire un extrait du mémoire que Stentor nous présentera plus tard. J'aimerais que vous le commentiez. On y lit ce qui suit:

Les autres fournisseurs ne s'en prennent qu'aux marchés les plus lucratifs et soutiennent que les compagnies de téléphone devraient toujours être entièrement réglementées, tout en prenant l'entière responsabilité de la prestation de services téléphoniques abordables et universels. . . Dans de nombreux cas, ces autres exploitants appartiennent à de puissantes compagnies de télécommunications étrangères. Ils possèdent l'expertise technique leur permettant de configurer des réseaux qui contournent le système canadien. Ce contournement, une forme de magasinage hors frontières, fait abstraction de la politique du gouvernement canadien visant l'utilisation maximale des réseaux canadiens pour l'acheminement du trafic canadien.

Croyez-vous que c'est à vous qu'ils pensent? Quelle est la part de vérité derrière cet énoncé: «Dans de nombreux cas, ces autres exploitants appartiennent à de puissantes compagnies de télécommunications étrangères»? Combien de revendeurs appartiennent à des compagnies de télécommunications étrangères?

**M. Braden:** Vous posez trois questions, sénateur, et je sais que vous voulez que je réponde d'abord à la dernière.

En ce qui concerne la question de l'écramage, si vous voulez bien vous donner la peine de consulter la page 11 de l'étude Ford qui est annexée à notre mémoire et en fait partie, vous verrez où—

**Le sénateur Spivak:** L'écramage, est-ce comme le contournement?

**M. Braden:** C'est différent.

Vous verrez les revenus de 180 millions de dollars des douze compagnies. Le côté droit montre où l'argent est allé. Quelque 122 millions de dollars vont aux entreprises de télécommunications. Le point important, c'est que 46 millions de dollars ont été versés en frais d'interurbain.

Ce que cela signifie, c'est que nos compagnies ont acheminé des appels à l'extérieur de l'Ontario, du Québec et de la Colombie-Britannique. Lorsque quelqu'un faisait un appel à Winnipeg, nous l'acheminions. Il pouvait provenir de la frontière de l'Ontario. Nous devons faire acheminer cet appel par le système ordinaire de la compagnie de téléphone sans aucune réduction. Nous ne touchions pas un sou. En fait, nous perdions de l'argent.

Nous voulons offrir des services partout. C'est pourquoi nous avons dit, lors de l'audience sur les services intercen-



[Text]

in all parts of the country. The current rules, in effect, force us to cream-skim. We want that opened up.

The by-pass situation is a bit of an old chestnut. The carriers have specifically sought and received commission approval for specific tariff language which says that any traffic that goes Canada-U.S. cannot come back into Canada. They said to the carriers, "You put language like that into your tariffs." That tariff language is now in place. It is up to the carriers now to enforce those tariffs.

Certainly it is the position of CTA that our companies do not engage in by-pass. We very much want to be full-class citizens in this market. We will abide by every rule.

The current rules in the tariff of the telephone companies is that you cannot engage in by-pass. That is our position. We think that by-pass is simply a bit of a scare tactic by the carriers. We are full Canadian participants in this market.

With regard to the ownership of the various reseller companies, without being cute I can tell you that I honestly do not know the ownership characteristics of all our members. Obviously, some are international companies, such as Cable and Wireless. I believe that a portion of ISM is owned by IBM, if not all of it by now. ACC is publicly traded but primarily a small U.S. company.

**Senator Spivak:** What about AT&T?

**Mr. Braden:** It does not participate as a reseller in Canada. Its only business right now in Canada as a carrier is exchanging traffic between Canada and the United States. In fact, a number of resellers would connect with AT&T.

There is no doubt that the market has a mixture of Canadian and foreign ownership, just like the rest of Canadian industry. I do not know why you would expect it to be different. When people ask me a question like this my response is that the last time I checked, Canada was still an open market in which companies could invest. The fact that there is participation in this market by companies such as Cable and Wireless, IBM and small U.S. companies shows a strong confidence in the Canadian market. I do not think we should begrudge that.

**Mr. Watson:** I should like to add some history to all this. AT&T owned 24 per cent of Bell Canada before divesting its

[Traduction]

traux, que nous voulions revendre dans toutes les régions du pays. En effet, les règlements actuels nous contraignent à l'écramage. Nous voulons une plus grande ouverture.

Quant au contournement, il s'agit d'une vieille question. Les compagnies de télécommunications ont cherché de façon précise à obtenir une formulation précise sur les tarifs qui stipule que le trafic qui va du Canada vers les États-Unis ne peut revenir au Canada, et ils ont obtenu l'autorisation de la Commission. Ils disent aux entreprises de télécommunications: «Vous devez appliquer une telle formulation à vos tarifs.» Cette formulation sur les tarifs est maintenant en place. Il appartient maintenant aux entreprises de télécommunications de mettre les tarifs en vigueur.

Il est clair que la position de la CTA est que nos compagnies ne doivent pas se livrer au contournement. Nous souhaitons fermement être des participants à part entière à ce marché. Nous respecterons tous les règlements.

Les règlements actuels visant la tarification des compagnies de téléphone stipulent que l'on peut se livrer au contournement. C'est la position que nous défendons. Nous pensons que le contournement n'est qu'une tactique axée sur la peur employée par les entreprises de télécommunications. Dans ce marché, nous sommes des participants canadiens à part entière.

En ce qui concerne la propriété des diverses compagnies de revente, je dis, sans coquetterie, que je ne connais honnêtement pas les caractéristiques de tous nos membres à ce chapitre. Manifestement, il y a quelques compagnies internationales, telles que Cable and Wireless. Je crois qu'IBM possède une partie de ISM, sinon la totalité au moment où on se parle. ACC est cotée en bourse, mais il s'agit d'abord et avant tout d'une petite compagnie américaine.

**Le sénateur Spivak:** Qu'en est-il d'AT&T?

**M. Braden:** AT&T n'agit pas comme revendeur au Canada. Comme entreprise de télécommunications au Canada, elle ne fait qu'assurer l'échange de trafic entre le Canada et les États-Unis. En fait, un certain nombre de revendeurs se raccorderaient à AT&T.

Il est certain que le marché se compose d'un mélange de propriétaires canadiens et étrangers, tout comme dans le reste de l'industrie canadienne. Je ne sais pas pourquoi les choses devraient être différentes. Lorsqu'on pose une telle question, je réponds que la dernière fois que j'ai vérifié, le Canada était toujours un marché libre dans lequel les compagnies pouvaient investir. La participation de compagnies telles que Cable and Wireless, IBM et de petites sociétés américaines à ce marché témoigne d'une grande confiance à l'égard du marché canadien. Je ne pense pas qu'il y ait là matière à rechigner.

**M. Watson:** J'aimerais ajouter quelques notions d'histoire à tout cela. AT&T possédait 24 p. 100 de Bell Canada avant

[Text]

share. I am sure Bell Canada people would say that they gained a lot of experience from AT&T.

Cable and Wireless was the overseas carrier up until 1947 when the government nationalized it. They put all the underlying cable across the oceans. B.C. Tel and Quebec Tel are still owned by foreign companies. That has not deteriorated the Canadian industry at all. We should be open to this technology exchange around the world.

**Senator Spivak:** The other point they are making is that the facility based companies will continue to be fully regulated and that they will assume the full responsibility of providing affordable, universal telephone services. Is not the key the provision of affordable, universal telephone services?

While you are looking at competition, the fear is that people who live in small, remote outposts will see their phone bills increased and changed and, perhaps, not get the service, et cetera. They are saying somewhere else in their brief, and I cannot put my finger on it, that this is really not competition. How do you respond to that?

There are two questions here. Is it really competition? How do you view that objective?

In answering those questions you might go back to what Senator Graham asked in terms of the objectives of the bill in clause 7. I am not sure I really understood your answer in that regard. It is on page 9 of your brief that you comment on the objectives in that clause.

I am asking a whole bunch of questions at once because I am sure the Chairman will cut me off at any moment. I do not really understand how you view the competition aspect. This matter has been ongoing throughout our hearings.

You seem to be saying that this is just an economic bill, so we should only be dealing with the competitive industry structure. Of course, I would disagree with you. It is not just an economic bill; it is anything but just an economic bill. On the other hand, you seem to be saying that the competition part should not be an objective. I am not sure what you are saying. Are you saying that it should be in the preamble? I thought I caught you saying that.

Let me tell you that my difficulty is that we come out of a situation in which these things were public utilities, in a sense, geared to the benefit of consumers. It was felt that was the best way to benefit consumers. Now we are coming out of it

[Traduction]

de se défaire de ses actions. Je suis convaincu qu'à Bell Canada, on vous dirait qu'on a acquis beaucoup d'expérience en travaillant avec AT&T.

Jusqu'à ce que le gouvernement la nationalise en 1947, la compagnie Cable and Wireless agissait comme entreprise de télécommunications internationale. Elle a installé des câbles sous-marins dans les océans. BC Tel et Québec Téléphone appartiennent toujours à des compagnies étrangères. Cela n'a pas du tout miné l'industrie canadienne. Nous devrions être ouverts à l'échange de technologies dans le monde entier.

**Le sénateur Spivak:** L'autre point qu'ils font valoir est que les compagnies qui possèdent des installations continueront de faire l'objet d'une réglementation complète et prendront l'entière responsabilité de la prestation de services téléphoniques abordables et universels. La prestation de services téléphoniques abordables et universels n'est-elle pas la clé?

Lorsqu'on examine la concurrence, on craint que les personnes qui vivent dans de petites collectivités isolées verront leurs comptes de téléphone augmenter et changer; elles pourraient peut-être ne pas obtenir les services, etc. Ils ne disent nulle part dans leur mémoire, et je ne peux mettre le doigt dessus, que cela n'est vraiment pas de la concurrence. Que répondez-vous à cela?

Il y a deux questions ici. S'agit-il vraiment de concurrence? Comment considérez-vous cet objectif?

En répondant à ces questions, vous voudrez peut-être faire référence à la question qu'a posée le sénateur Graham en ce qui concerne les objectifs du projet de loi contenus dans l'article 7. Je ne suis pas certain d'avoir vraiment compris votre réponse à ce sujet. C'est à la page 9 de votre mémoire que vous commentez les objectifs contenus dans cet article.

Je pose un grand nombre de questions en même temps parce que je sais que le président va m'interrompre d'une minute à l'autre. Je ne comprends pas vraiment comment vous concevez la question de la concurrence. Tout au long des audiences, cette question s'est posée.

Vous semblez dire qu'il ne s'agit que d'un projet de loi de nature économique, si bien qu'il ne faudrait s'occuper que de la structure de l'industrie concurrentielle. Bien entendu, je ne suis pas d'accord avec vous. Il ne s'agit pas d'un simple projet de loi de nature économique. Il s'agit de tout sauf d'un simple projet de loi de nature économique. Par ailleurs, vous semblez dire que la concurrence ne devrait pas être un objectif. Je ne sais pas exactement ce que vous dites. Dites-vous que cela devrait être inscrit dans le préambule? Il me semble vous l'avoir entendu dire.

Laissez-moi vous dire que la difficulté que j'éprouve vient du fait que nous sortons d'une situation dans laquelle ces choses constitueraient des services publics destinés, en quelque sorte, à favoriser les consommateurs. On considérerait qu'il



[Text]

into a different era. In my mind we are here for public policy reasons. Supposedly, we are here to protect the interests of the public. What do you feel about those objectives? Where do you think the competition fits in?

**Mr. Braden:** You are exactly right. Someone has to pay the bill, and it is the consumer. I have not read it, but I would be most surprised if the Consumers' Association of Canada did not tell you that they want competition in this industry. If that is not a clear statement that consumers want it, then I do not know what is.

**Senator Spivak:** We questioned them on that point.

**Mr. Braden:** They are a valid interest group which says they represent consumers.

**Senator Spivak:** One.

**Mr. Braden:** I think CBTA talked about it in terms of business users. The Competition Coalition probably talked about it in terms of business users. If you were to look at clause 7(f) and said that that is what you want to have as your framework—we have put that up into the preamble—I would then argue that all those other objectives could be maintained. That is how I would do it. That is where I would put competition. I would give it that policy preeminence, if you will.

**Senator Spivak:** I get your point. You are rejecting the previous kind of method, in other words, the public utilities monopoly. You are saying, "Forget those methods. Go into pure competition and all those objectives will be met."

**Mr. Braden:** I am not saying pure competition.

**Senator Spivak:** Is that a fair statement?

**Mr. Braden:** No, I do not think it is. A lot of people in this industry will tell you that it is either black or white, that it is either competition or regulation. That is not what it is. It is like the rest of our economy, it is a mixture. No one that I am aware of in the industrialized world is talking about monopoly provision of telecommunications services, except in some small areas.

Canada is either in the forefront or in the middle of countries trying to determine where those boundaries are. What we are arguing is that you can determine where those boundaries are within an overall framework of competition, and that is what you should proceed to do.

[Traduction]

s'agissait de la meilleure façon de favoriser les consommateurs. Maintenant, nous en sortons pour entrer dans un domaine différent. Dans mon esprit, nous sommes ici pour des raisons de politique publique. En principe, nous sommes ici pour protéger les intérêts du public. Quels sentiments vous inspirent ces objectifs? Comment, à votre avis, la concurrence cadre-t-elle dans tout cela?

**M. Braden:** Vous avez absolument raison. Quelqu'un doit payer la facture, et c'est le consommateur. Je n'ai pas lu le mémoire, mais je serais très surpris si l'Association des consommateurs du Canada ne vous disait pas qu'elle veut que cette industrie soit livrée à la concurrence. S'il ne s'agit pas d'un énoncé clair du désir des consommateurs, je ne sais pas ce que c'est.

**Le sénateur Spivak:** Nous les avons questionnés à ce sujet.

**M. Braden:** Il s'agit d'un groupe d'intérêt en bonne et due forme qui dit représenter les consommateurs.

**Le sénateur Spivak:** Un.

**M. Braden:** Je pense que l'Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise en a parlé du point de vue des usagers commerciaux. La «Competition Coalition» en a probablement parlé du point de vue des usagers commerciaux. Si vous deviez examiner l'alinéa 7f) et que vous avez dit que c'est là le cadre que vous souhaitiez—si bien que nous l'avons inscrit dans le préambule—je soutiendrai alors que tous ces autres objectifs pourraient être maintenus. C'est de cette façon que je ferais les choses. C'est là que je ferais entrer la concurrence. J'y donnerais, si vous voulez, la priorité dans cette politique.

**Le sénateur Spivak:** Je vois ce que vous voulez dire. Vous rejetez le genre de méthode utilisée précédemment, en d'autres mots, le monopole dans les services publics. Vous dites: «Oublions ces méthodes. Entrons dans la concurrence pure et tous ces objectifs seront atteints.»

**M. Braden:** Je ne parle pas de concurrence pure.

**Le sénateur Spivak:** S'agit-il d'un énoncé juste?

**M. Braden:** Non, je ne crois pas. Dans cette industrie, de nombreuses personnes vous diront que c'est ou blanc ou noir. C'est la concurrence ou la réglementation. Ce n'est pas comme ça que sont les choses. C'est comme le reste de notre économie; c'est un mélange. Dans le monde industrialisé, je ne connais personne qui parle de prestation de services de télécommunications faisant l'objet d'un monopole, sinon dans quelques petites régions.

Le Canada n'est ni à l'avant-plan ni au milieu des pays qui essaient de déterminer où se situent ces frontières. Ce que nous disons, c'est qu'on peut déterminer où ces frontières se trouvent à l'intérieur d'un cadre global de concurrence, et c'est ce qu'on devrait faire.

[Text]

**Senator Spivak:** Would you keep the same wording or would you change the wording in the preamble?

**Mr. Braden:** Off the top of my head I would put clause 7(f) as the preamble and replace the current one.

With regard to affordable rates and some of those other areas, and whether causing competition will harm all that, you have to understand that the Stentor group of companies argued before the commission, "Don't permit competition. We will give you the same results that you want, absent competition. We will lower long-distance rates and we will increase local rates." It is their position to have that instead of competition. The other parties are saying, "Permit competition. We think we can lower long-distance rates and keep local rates low." We think that is a preferable solution.

We do not agree with the carriers that there is a natural teeter-totter effect. In the United States, even where there was some increase in local rates, we feel it was caused by some other things than just competition. During that entire competitive period in the United States there was a tremendous ferment. Penetration to residents increased over that time. Even in the worst case scenario we do not think it will cause a problem.

The other thing I would say is that, today, the carriers are reducing their long-distance rates significantly. While they are trying to increase local rates, they are not successful. I think on Friday the commission issued its most recent decision with regard to AGT. It lowered its long-distance rates significantly and denied them the right to increase their local rates. They said, "We think that suggestion is reasonable. You will make your rate of return."

Even from the very detailed examination by the commission, this notion of a teeter-totter is simply not being borne out. You can permit competition in long-distance, long-distance rates will fall and you will get all the other benefits and local rates need not increase. If you ask me, that is truly a win-win situation. Clearly, you have to be aware of affordability of access. If people cannot access the network, what is the point in having a network?

**Mr. Watson:** I want to make sure you fully understand. The resale industry is not going to tear down the Canadian telecommunications infrastructure as it is. We have one of the most sophisticated and highly developed infrastructures in the world. Almost every other civilized country has a competitive telecommunications environment right now. Even in the U.K. where Mercury Communications was given the second licence to provide telecommunications eight years ago, they have only

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** Conserveriez-vous la même formulation ou changeriez-vous la formulation dans le préambule?

**M. Braden:** À vue de nez, je ferais de l'alinéa 7f) le préambule et je remplacerais le paragraphe actuel.

En ce qui concerne les tarifs abordables et certains des autres secteurs, et quant à savoir si la concurrence aura un effet nocif sur tout cela, on comprend que le groupe de compagnies Stentor ait soutenu ce qui suit devant la Commission: «N'autorisez pas la concurrence. Nous vous donnerons les résultats que vous attendez, même sans concurrence. Nous diminuerons les tarifs interurbains et nous augmenterons les tarifs locaux.» Ils soutiennent que c'est l'option qu'il faudrait retenir, au lieu de la concurrence. Les autres parties disent: «Permettez la concurrence. Nous pensons pouvoir réduire les tarifs interurbains et maintenir des tarifs locaux peu élevés.» Nous pensons que c'est là une solution préférable.

Nous ne sommes pas d'accord avec les entreprises de télécommunications qui disent qu'il y a un effet de balancier naturel. Aux États-Unis, même là où on a observé une certaine augmentation des tarifs locaux, nous pensons que d'autres facteurs que la concurrence étaient en cause. Aux États-Unis, toute la période de concurrence a été extraordinairement fertile. Durant cette période, la pénétration des marchés s'est accrue. Même dans la pire des hypothèses, nous ne pensons pas que cela va causer un problème.

Aujourd'hui, ce que je dirais, c'est que les entreprises de télécommunications réduisent leurs tarifs interurbains de façon importante. Lorsqu'elles tentent de hausser les tarifs locaux, elles échouent. Je pense que le Conseil a rendu vendredi sa plus récente décision au sujet d'AGT. Elle a réduit ses tarifs interurbains de façon importante et lui a refusé le droit d'accroître ses tarifs locaux. Ils ont dit: «Nous pensons que cette suggestion est raisonnable. Vous obtiendrez un bon rendement.»

Même après l'examen très détaillé auquel s'est livrée la Commission, la notion de balancier n'est tout simplement pas corroborée. Vous pouvez autoriser la concurrence dans le domaine des interurbains, les tarifs interurbains diminueront, vous profiterez de tous les autres avantages et il ne sera pas nécessaire d'augmenter les tarifs locaux. Si vous voulez mon avis, c'est vraiment une façon de gagner sur tous les plans. Assurément, on doit être conscient de l'accessibilité. Si les gens n'ont pas accès au réseau, à quoi le réseau sert-il?

**M. Watson:** Je veux être sûr de tout comprendre. L'industrie de la revente ne va pas détruire l'infrastructure des télécommunications canadiennes telle qu'on la connaît. Nous possédons l'une des infrastructures les plus perfectionnées et les plus vastes au monde. À l'heure actuelle, les télécommunications font l'objet de concurrence dans presque tous les pays du monde civilisé. Même au Royaume-Uni, Mercury Communications, qui a obtenu, il y a huit ans, le deuxième permis



[Text]

5 per cent of the marketplace. BT is showing better profits now than they have ever shown before.

The smaller, market-driven companies are innovators. They bring new products to the marketplace which forces the big boys to catch up.

**Senator Spivak:** Could I ask a question, Mr. Chairman, for clarification and then I will cease and desist?

When you talk about infrastructure you are talking about satellite, copper wires, wireless and ether. Is that what you are talking about?

**Mr. Braden:** We are talking about the entire facilities that are required to provide it. You are right. In a generic sense it is satellite and terrestrial, which is the ground base. Within terrestrial there is microwave, which includes all sorts of wireless communications. It includes copper and fibre.

**Senator Spivak:** Will that not all be replaced shortly by fibre optics?

**Mr. Braden:** I mentioned fibre. There is no doubt that fibre is coming into play. There is a battle now about whether or not fibre will replace satellite. The key thing with fibre is that it permits a tremendous increase in capacity. It permits incredible increases in the intelligence of the network. What people such as Mr. Watson's company and other resellers are saying is, "Let us make sure that that capacity is fully used to the benefit of Canadians. Let's use the intelligence. Let's all share and develop it."

**The Chairman:** I notice at page 12 of the Ford report that one of the things you say resellers can do that the major carriers cannot do is give detailed account billing. When I was at Professor Janisch's conference in Toronto, at the luncheon table one day I heard a number of people saying to two Bell officials who were there, "Why is it that you cannot give us a detailed account?" I do not know the answer yet. How is it that a reseller can give a detailed account and the major carriers cannot?

**Mr. Braden:** They are certainly capable of doing it. They have every technology we have. This is an area where they were not listening to the customers and did not develop it. Resellers listened to their customers and developed it. I am sure you will see detailed billing accounts by the carriers within the next 12 months.

[Traduction]

autorisant la prestation de services de télécommunications, n'occupe que 5 p. 100 du marché. BT affiche des profits supérieurs à ce qu'ils étaient auparavant.

Les petites compagnies qui obéissent aux lois du marché sont novatrices. Elles introduisent de nouveaux produits dans le marché, forçant ainsi les grandes compagnies à les rattraper.

**Le sénateur Spivak:** Puis-je demander un éclaircissement, Monsieur le président, après quoi j'en aurai terminé?

Lorsque vous parlez d'infrastructures, vous parlez de satellite, de câbles de cuivre, de télégraphie sans fil et d'éther. Est-ce bien ce dont vous parlez?

**M. Braden:** Nous parlons de l'ensemble des installations qui sont nécessaires pour offrir le service. Vous avez raison. Dans un sens générique, il s'agit des satellites et des installations terrestres, c'est-à-dire basées au sol. Dans le secteur des installations terrestres, on retrouve les micro-ondes, qui comprennent toutes les formes de communications sans fil. Cela comprend le cuivre et la fibre.

**Le sénateur Spivak:** Cela ne sera-t-il pas bientôt remplacé par la fibre optique?

**M. Braden:** J'ai parlé de la fibre. Il n'y a aucun doute que la fibre entre en ligne de compte. On se dispute maintenant pour savoir si la fibre remplacera ou non les satellites. En ce qui concerne la fibre, le plus important est qu'elle autorise une formidable augmentation de la capacité. Elle autorise des augmentations incroyables dans l'intelligence du réseau. Voici ce que disent la compagnie de M. Watson et d'autres revendeurs: «Assurons-nous que cette capacité est pleinement utilisée pour le bénéfice des Canadiens. Utilisons l'intelligence. Partageons-la et contribuons à son essor.»

**Le président:** Je note à la page 12 du rapport Ford que l'une des choses que les revendeurs peuvent faire, selon vous, contrairement aux principales entreprises de télécommunications, c'est remettre des factures détaillées. Lorsque j'ai assisté à la conférence de M. Janisch à Toronto, j'ai un jour entendu un grand nombre de personnes demander à deux responsables de Bell qui se trouvaient à table pour le dîner: «Pourquoi n'êtes-vous pas en mesure de nous donner une facture détaillée?» Je ne connais toujours pas la réponse. Comment se fait-il qu'un revendeur peut émettre une facture détaillée et que les principales entreprises de communication en sont incapables?

**M. Braden:** Elles en sont certainement capables. Elles disposent de la même technologie que nous. C'est un secteur où elles n'ont pas été à l'écoute des consommateurs, et qu'elles n'ont pas exploité. Les revendeurs ont été à l'écoute de leurs clients et ont exploité ce secteur. Je suis convaincu que les entreprises de télécommunications fourniront des factures détaillées dans les 12 prochains mois.

[Text]

We are providing access to 800 services. What typically happens is that we provide the service first and they are quickly behind us, and we will move on to something else. There is no technical reason they cannot provide that service.

**Senator Sylvain:** I made it a point this year to attend BCE's annual meeting to listen to the chairman. He stated to the shareholders that if competition came in on long-distance rates, then evidently local rates would have to go up and this would be a hardship for everybody.

I have asked just about every intervenor who has appeared before us if there are any numbers that indicate to what degree the average telephone line into a house is subsidized by their long-distance rates. I have not been able to find anybody yet who can even tell me that they are subsidized, or by what amount. Do you have any information on that?

**Mr. Braden:** I can certainly direct you to the current state of the art. The CRTC does what is called a phase 3 cost inquiry. It develops the costs and revenues into seven different categories. Importantly, access, which is getting into the network, is a separate cost category. Local service makes money. Long-distance service makes money, albeit more. Competitive makes money. All those money-making portions then go to the ones that do not make money, such as common or access. That in a factual sense is what we talk about in terms of supporting local rates.

**Senator Sylvain:** Explain that to me again, please, I did not understand it.

**Mr. Braden:** The CRTC has determined there are seven categories of business, if you will. Access is one of them. It is the infrastructure to get into the network. It is a category. Then we must look at stuff such as local service, that is, the use of local telephone.

**Senator Sylvain:** You said that makes money.

**Mr. Braden:** That makes money, certainly.

**Senator Sylvain:** So it does not need to be subsidized?

**Mr. Braden:** The issue is that all these categories make different amounts of money. What Bell would argue is that the long-distance makes by far the largest, and that keeps all the other ones down. If that pool is lessened by way of competition, they are saying there is a pie in this shape and I have to balance it in some other way.

[Traduction]

Nous offrons l'accès à 800 services. Ce qui se produit actuellement, c'est que nous offrons ces services en premier, elles se retrouvent rapidement derrière nous, et nous passons à autre chose. Aucune raison technique ne peut expliquer qu'elles n'offrent pas le service.

**Le sénateur Sylvain:** Cette année, je me suis fait un devoir d'assister à la réunion annuelle de BCE pour entendre le président. Il a affirmé aux actionnaires que si la concurrence entrait dans le domaine des tarifs interurbains, alors, de toute évidence, les tarifs locaux devraient être augmentés, ce qui serait pénible pour tout le monde.

J'ai demandé à presque tous les intervenants qui se sont présentés devant nous s'il existe des chiffres qui montrent dans quelle mesure la ligne téléphonique moyenne qui entre dans une maison est subventionnée par les tarifs interurbains. Je n'ai encore trouvé personne qui puisse même me dire qu'elles sont subventionnées, et pour quel montant. Avez-vous des informations à ce sujet?

**M. Braden:** Je peux simplement vous éclairer sur l'état actuel de la question. Le CRTC prépare ce qu'on appelle une enquête sur le prix de revient de la phase III. Les coûts et les recettes y sont ventilés suivant sept catégories différentes. Fait important, l'accès, c'est-à-dire le raccordement au réseau, constitue une catégorie de coûts distincte. Les services locaux sont rentables. Les services interurbains sont rentables, peut-être plus. La concurrence est rentable. Toutes ces portions rentables vont ensuite dans celles qui ne le sont pas, par exemple, les coûts communs ou l'accessibilité. Dans un sens factuel, c'est ce dont nous parlons lorsque nous faisons référence au support des tarifs locaux.

**Le sénateur Sylvain:** Expliquez-moi de nouveau, s'il-vous-plaît, je n'ai pas compris.

**M. Braden:** Le CRTC a déterminé qu'il y a sept catégories d'activités commerciales, si vous voulez. L'accessibilité est l'une d'entre elle. Il s'agit de l'infrastructure qui permet d'accéder au réseau. C'est une catégorie. Puis nous devons considérer des choses comme le service local, c'est-à-dire l'utilisation des téléphones locaux.

**Le sénateur Sylvain:** Vous dites que c'est rentable.

**M. Braden:** C'est rentable, certainement.

**Le sénateur Sylvain:** Alors, cela ne doit pas être subventionné?

**M. Braden:** Le problème, c'est que toutes ces catégories sont rentables à leur façon. Ce que Bell soutiendrait, c'est que ce sont les interurbains qui constituent la catégorie la plus rentable, ce qui permet de maintenir basses toutes les autres. Si la concurrence entraîne une réduction de ce réseau, on se dit que l'on doit trouver une autre façon de l'équilibrer.



[Text]

**Senator Sylvain:** But you are saying to me that if Bell did not do any long-distance service at all, they would still presumably make money on their local calls?

**Mr. Watson:** Similar to the U.S. where they have the local-regional operating companies and the long-distance companies.

**Mr. Braden:** The other thing they will do, if long-distance revenue goes down, is to lower their costs. Do not forget that Bell Canada told their shareholders in about 1970 that if people were allowed to own their own telephones, local rates would go up.

**Senator Sylvain:** I have to get through this business that if there is competition they have to lower their rates, therefore they have to raise the other rates. They may have to raise the other rates because they want to make more money, but not to pay for the cost of the service.

**Mr. Braden:** They are doing that now, senator, on their local rates on optional services. Most people now pay probably twice the basic rate on their monthly phone bill because they have call tracing, call forwarding, second line.

**Senator Sylvain:** They add all the little bits.

**Mr. Braden:** Right. They have increased those rates, in my view, 100 per cent in recent years, which is fine. That is what their business is.

**The Chairman:** In closing, Senator Graham has a comment.

**Senator Graham:** I was interested in Senator Sylvain's comment on making money. Looking at the summary of revenues and expenses for resellers on page 11, I want to observe, Don, that if you did not pay any salaries and wages, instead of having a net loss of \$27 million you would have a profit of \$8 million.

**Mr. Braden:** Then we could not use the argument that we pay people on average \$43,000 per year.

**Senator Graham:** That is correct. We may be looking for a job soon.

**The Chairman:** Yes, a group of us around the table. Senator Forrestall?

**Senator Forrestall:** Simply because I do not know, how is the public protected when a reseller gets into the business of transmitting, for example, medical information?

**Mr. Braden:** Because of the fact you are using the same infrastructure as the carriers, all those sorts of things would apply. I would think a niche market would develop for

[Traduction]

**Le sénateur Sylvain:** Mais vous me dites que si Bell n'offrait aucun service interurbain, il devrait quand même supposément retirer des profits de son service d'appels locaux?

**M. Watson:** Un peu comme aux États-Unis, où l'on trouve des sociétés locales et régionales et des sociétés de services interurbains.

**M. Braden:** Si les profits découlant du service interurbain diminuent, Bell prendra une autre mesure: elle réduira ses coûts. N'oubliez pas que Bell Canada a avisé ses actionnaires, vers 1970, que si l'on autorisait les gens à posséder leur propre téléphone, les tarifs locaux augmenteraient.

**Le sénateur Sylvain:** Je dois bien comprendre une question: s'il y a une concurrence, Bell devra réduire ses tarifs et donc accroître les autres tarifs. Elle pourrait devoir hausser les autres tarifs pour réaliser plus de profit, mais pas pour payer les coûts entraînés par le service.

**M. Braden:** Ils le font maintenant, Sénateur, pour ce qui est de leurs tarifs locaux appliqués aux services optionnels. À l'heure actuelle, la plupart des gens paient probablement le double du tarif de base lorsqu'ils paient leur compte de téléphone mensuel parce que leur appareil est doté des fonctions de repérage d'appel, de renvoi d'appel et d'une seconde ligne.

**Le sénateur Sylvain:** Ils ajoutent tous les menus détails.

**M. Braden:** C'est exact. À mon avis, ils ont accru ces tarifs de 100 p. 100 au cours des dernières années, ce qui est très bien. C'est la raison d'être de leur société.

**Le président:** En terminant, le sénateur Graham aimerait formuler une remarque.

**Le sénateur Graham:** La remarque du sénateur Sylvain sur la réalisation de profits m'a intéressé. Lorsqu'on étudie les états financiers simplifiés inclus à la page 11 pour les revendeurs, je veux souligner, Don, que si vous n'aviez pas à payer de traitements et de salaires, vous auriez un profit de 8 millions de dollars plutôt qu'une perte nette de 27 millions de dollars.

**M. Braden:** Alors, nous ne pourrions pas nous défendre en disant que nous payons en moyenne à chaque employé 43 000 \$ par année en salaires.

**Le sénateur Graham:** C'est juste. Nous pourrions devoir nous chercher du travail bientôt.

**Le président:** Oui, certains d'entre nous devons peut-être le faire. Sénateur Forrestall?

**Le sénateur Forrestall:** J'ignore simplement comment le public est protégé lorsqu'un revendeur commence à transmettre des renseignements médicaux, par exemple.

**M. Braden:** C'est parce que si vous utilisiez la même infrastructure que les entreprises, toutes ces mesures s'appliqueraient. À mon avis, la transmission codée de don-

[Text]

encrypted transmission of data. They are using the same technology as the carriers, so there is no difference. There is no doubt that, with wireless communication, it is a problem, but it is not specific to resellers.

**Mr. Watson:** There is no difference there.

**Senator Forrestall:** So you are telling me there is no protection, other than the protection that is afforded by the system as a rule?

**Mr. Braden:** That is true. Indeed, the transmission of communications by way of microwave—I guess anything but certainly microwave—is susceptible to eavesdropping. I think you are aware that about two years ago a B.C. cabinet minister got caught because he was using a cellular phone. Again, because of that, most cellular systems now, at least enhancements, have encryption. I think the industry generally moved to solve that problem.

**Senator Forrestall:** But there is nothing that says that if you were to move my personal medical history from Halifax to Ottawa, you would have to do it in a certain manner?

**Mr. Braden:** I am not aware.

**Senator Forrestall:** That concerns me very much.

**The Chairman:** This discussion has been highly informative. The final witness this morning will be Mr. Kedar of Call-Net. We would now call Mr. Kedar and his associates to the podium.

Mr. Kedar, we are running a little behind, so I will not have a long welcome. I know you have been here and heard some other discussion in relation to resellers. Perhaps you could make your presentation and then we can open the floor for questions.

**Mr. Michael Kedar, Chairman, Call-Net Telecommunications:** Mr. Chairman, and honourable senators, I am Mike Kedar. I am chairman of Call-Net Telecommunications Ltd. Joining me today is Mr. Bob Boron, our legal counsel. I will give you my written statement right now.

Call-Net, we believe, is the founder of competitive telecommunications services in Canada. We are very pleased to be here today to address you on Bill C-62.

In general, Call-Net supports this bill and its initiative. We support it because it has a number of very positive elements

[Traduction]

nées se créerait un créneau sur le marché. Ils utilisent la même technologie que les entreprises; il n'y a donc pas de différence. En ce qui concerne les communications sans fil, cela pose sans aucun doute un problème; il n'est toutefois pas propre aux revendeurs.

**M. Watson:** Il n'y a aucune différence.

**Le sénateur Forrestall:** Vous me dites donc qu'il n'y a aucune mesure de protection, mise à part celle que fournit obligatoirement le système?

**M. Braden:** C'est vrai. En fait, la transmission de communications par micro-ondes—je suppose que ce serait le cas de tous les modes de transmission, mais sûrement celui de la transmission par micro-ondes—pourrait faire l'objet d'espionnage. Vous savez sans doute qu'il y a environ deux ans un ministre de la Colombie-Britannique s'est fait prendre parce qu'il utilisait un téléphone cellulaire. Encore une fois, à cause de cet incident, aujourd'hui, la plupart des systèmes cellulaires, du moins les perfectionnés, sont dotés d'une fonction de codage des communications. Je crois que l'industrie a généralement pris les mesures voulues pour régler ce problème.

**Le sénateur Forrestall:** Toutefois, si vous deviez transmettre mon dossier médical de Halifax à Ottawa, rien ne vous obligerait à le faire d'une manière précise.

**M. Braden:** Je l'ignore.

**Le sénateur Forrestall:** Cette question me préoccupe beaucoup.

**Le président:** Ces remarques se sont révélées très instructives. M. Kedar, de Call-Net, est le dernier témoin que nous entendrons ce matin. Nous aimerions maintenant demander à M. Kedar et à ses collègues de s'avancer.

Monsieur Kedar, nous sommes un peu en retard; je devrai donc abréger mon message de bienvenue. Je sais que vous avez assisté au débat et entendu certaines autres discussions relatives aux revendeurs. Vous pourriez peut-être donner votre exposé; nous pourrions ensuite passer à la période de questions.

**M. Michael Kedar, président, Call-Net Telecommunications:** Merci beaucoup, Monsieur le président, honorables sénateurs. Je m'appelle Mike Kedar. Je suis le président de Call-Net Telecommunications Ltd. Je suis accompagné aujourd'hui de M. Bob Boron, notre conseiller juridique. Je vais tout de suite vous remettre mon témoignage écrit.

Call-Net, est, à notre avis, la fondatrice des services de télécommunications concurrentiels au Canada. Nous sommes très heureux de venir aujourd'hui vous présenter nos remarques sur le projet de loi C-62.

En général, Call-Net appuie ce projet de loi et ses objectifs. Nous l'appuyons parce qu'il comporte un certain nombre



[Text]

which will allow unified development of a national telecommunications competitive industry. It provides a broad spectrum of policy objectives coupled with increased political power to enhance the regulatory process and provide political guidance when required. The minister must be congratulated for tabling this bill at this time and being committed to its passage.

I will commence my presentation with a brief overview of our company and the competitive, or resale, telecommunications industry and will then outline our views on the proposed legislation.

For many organizations, telephone charges rank among the top two or three business expenses. For companies that depend on sales force, extensive customer contact, or those which service a broad geographic marketplace, reliable and cost-effective long-distance services are an important competitive edge. In a country such as ours where we are experiencing a rapid transition from a resource-based economy to a service- and manufacturing-based economy, the small independent business sector is of vital importance. Yet in the mid-1980s when this government announced its economic renewal policy to support small business, small Canadian businesses paid among the most expensive long-distance rates in the world.

Call-Net Telecommunications was incorporated in 1986 with the vision to address this problem and to provide smaller Canadian businesses with cost-effective and innovative telecommunications services which they urgently needed. Call-Net initiated long-distance competition in Canada which, by its mere appearance and with the increased customer awareness of the benefits of competition, have caused the telephone companies to dramatically reduce long-distance rates by between 40 and 50 per cent. They were not ordered to do so. They voluntarily submitted to the commission the requirement for the reduction in long distance. This, by itself, in my mind, is the best evidence that competition, or even the threat of competition, as small as it is, does work and does work for everybody.

Call-Net pioneered many services which today enable customers to manage their telecommunications services more efficiently and save money in the process. Value-added services were not available to small businesses in Canada prior to Call-Net formation and are still not available from the telephone company, as we just heard.

[Traduction]

d'éléments très positifs, qui permettront l'élaboration unifiée d'une industrie nationale concurrentielle dans le secteur des télécommunications. Le projet de loi fournit un large éventail d'objectifs liés à des politiques, ajoutés à un pouvoir politique accru permettant d'accroître le processus de réglementation et de fournir une orientation politique, au besoin. On doit féliciter le ministre d'avoir déposé ce projet de loi maintenant et de s'être engagé à le faire adopter.

Je vous donnerai d'abord un bref aperçu de notre société et de l'industrie des télécommunications concurrentielles, ou de sa revente; j'expliquerai ensuite notre opinion sur la loi proposée.

Pour bien des organisations, les frais téléphoniques comptent parmi les deux ou trois principales dépenses de l'entreprise. Pour les sociétés qui dépendent de leur personnel de vente et d'une communication totale avec le client, ou pour celles qui desservent un vaste marché du point de vue géographique, des services interurbains fiables et rentables représentent un atout concurrentiel important. Dans un pays comme le nôtre, où nous passons rapidement d'une économie fondée sur les ressources à une économie fondée sur les services et la fabrication, le secteur des petites entreprises indépendantes a une importance cruciale. Néanmoins, au milieu des années 80, lorsque notre gouvernement a annoncé sa politique de renouvellement économique visant à appuyer les petites entreprises, les tarifs interurbains que devaient payer les petites entreprises canadiennes comptaient parmi les plus élevés au monde.

Call-Net Telecommunications a été constituée en 1986 afin de régler ce problème et de fournir aux petites entreprises canadiennes les services de télécommunication rentables et innovateurs dont elles avaient un besoin pressant. Call-Net a amorcé la concurrence dans le secteur des services interurbains au Canada; cette concurrence, simplement du fait de son apparence, et de la sensibilisation accrue des clients à ses avantages, a poussé les compagnies de téléphone à réduire considérablement les tarifs interurbains de 40 à 50 p. 100. On ne les y a pas forcées. Elles se sont volontairement engagées à réduire les tarifs interurbains. À mon avis, cette réduction en soi constitue la meilleure preuve de l'efficacité de la concurrence pour chacun, ou même de la menace de concurrence, si petite soit-elle.

Call-Net a créé de nombreux services qui permettent aujourd'hui aux clients de gérer leurs services de télécommunication plus efficacement et d'économiser de l'argent en même temps. Les petites entreprises canadiennes n'avaient pas accès à des services à valeur ajoutée avant la création de Call-Net; comme nous venons tout juste de l'entendre, ces services ne sont toujours pas offerts par la compagnie de téléphone.

*[Text]*

Going back to the history, creating a competitive long-distance industry in Canada was not an easy task. From 1986 to 1990, the resale industry survived through continuous government commitment to supporting innovation and competitive services in the face of regulatory hurdles, and by the government's direct intervention through a number of Orders in Council.

In March of 1990, after an extensive review process, the commission issued a watershed decision, relaxing the rules governing the resale and sharing of private network services. In a press release which accompanied what is now known as the "Call-Net decision," the chairman of the commission said:

Relaxing the rules of resale and sharing will result in a number of benefits mainly for small users, including increased choice, innovative and lower prices. This decision will allow mainly small business users increased access to many of the same discounted services and innovative features that were available only to large telecommunications users.

As you know, this statement was endorsed by Minister Beatty when he appeared before the committee earlier this month.

With this decision by the commission, a new industry was born, and as the Ford report indicated, we now have upwards of 35 long-distance suppliers in the Canadian market, in addition to Stentor, of course. This industry, as indicated in the report, has generated over \$200 million of gross annual revenue—mind you, without much earning. However, it employed over 1,000 people and provided substantial contribution to the economy, especially during a year of recession.

Call-Net's business strategy is to complement the operation of Bell Canada and other telephone companies by focusing on market niches which are not priorities for the big telcos. They have concentrated on delivering favourable rates and services to large corporations and big governments. They particularly are interested to serve the market which represents 80 per cent of the revenue which is the big companies. The other 20 per cent represent over 900,000 small businesses.

I will give you some statistics, and if you are interested I will table these statistics prepared by the CFIB. Over 95 per cent of the businesses in Canada have less than five employees. So the small business in Canada will be the driving force behind our economic and employment renewal. The telephone companies have said in a number of proceedings that this is an

*[Traduction]*

Pour en revenir à l'historique, la création d'une industrie de services interurbains concurrentiels au Canada n'a pas été une sinécure. De 1986 à 1990, l'industrie de la revente a survécu grâce à l'engagement continu du gouvernement envers l'innovation et les services concurrentiels pour surmonter les obstacles créés par la réglementation, ainsi qu'à l'intervention directe du gouvernement à l'aide d'un certain nombre de décrets.

En mars 1990, après un examen approfondi, le Conseil a émis une décision critique qui entraînait l'assouplissement des règles régissant la revente et le partage de services de réseaux privés. Dans un communiqué publié en même temps que ce que l'on appelle maintenant «la décision Call-Net», le président du Conseil a affirmé:

L'assouplissement des règles appliquées à la revente et au partage entraînera un certain nombre d'avantages surtout pour les petits usagers, y compris un choix accru, une innovation et des tarifs moins élevés. Cette décision fournira principalement aux petites entreprises un accès accru à bon nombre des fonctions innovatrices et des services offerts à tarif réduit aux seuls grands usagers des télécommunications.

Comme vous le savez, cette affirmation a obtenu l'appui du ministre Beatty lorsqu'il a témoigné devant le Comité plus tôt ce mois-ci.

Cette décision du Conseil a entraîné la création d'une nouvelle industrie; comme on le signalait dans le rapport Ford, le marché canadien compte maintenant au-delà de 35 fournisseurs de services interurbains, outre Stentor, bien entendu. Comme on le précisait dans ce rapport, cette industrie a généré un revenu annuel brut de plus de 200 millions de dollars, quoiqu'elle ait produit peu de profits. Elle a toutefois fourni de l'emploi à plus de 1 000 personnes et largement contribué à l'économie, particulièrement au cours d'une année de récession.

La stratégie d'entreprise de Call-Net consiste à compléter les activités de Bell Canada et d'autres compagnies de téléphone en mettant l'accent sur des créneaux auxquels les grandes compagnies de téléphone accordent peu d'importance. Ces compagnies se sont attachées à fournir des tarifs et des services favorables aux grandes entreprises et aux gouvernements importants. Elles sont particulièrement intéressées à servir le marché qui représente 80 p. 100 du revenu: les grandes entreprises. Les 20 p. 100 qui restent représentent plus de 900 000 petites entreprises.

Je vais vous fournir certaines statistiques préparées par la FCEI; si cela vous intéresse, je les déposerai. Plus de 95 p. 100 des entreprises au Canada comptent moins de cinq employés. La petite entreprise sera donc la force motrice du renouveau de l'économie et de l'emploi au Canada. Les représentants de compagnies de téléphone ont affirmé à maintes



[Text]

area which will have to wait, that they first have to address the large corporations to bring them into parity with the U.S.

The Ford report actually indicated that over 81 per cent of all our customers are in this category of small business.

In 1990, Call-Net, as a partner of BCRL, filed an application with the commission which, if approved—hopefully shortly—will provide even more benefits to Canadian telecommunications users by way of competition in the provision of long distance services.

With the support of Canadian business, banking, and consumer organizations, we have asked the commission to relax the rules to allow the extension of these services beyond the borders of Ontario, Quebec, and British Columbia, to the entire country. We have asked them to allow access to all the services of telephone companies, not just to private lines. We also asked them to interconnect the few facilities of BCRL to the network of Stentor and Unitel.

In the meantime, Call-Net has completed the transition from being a feisty entrepreneur and industry pioneer driven by raw energy and limited financial means, to a mature company managed by a team of professional executives. We continue to offer Canadian enterprises a broadening spectrum of telecommunications services. We represent about half of this \$200 million and we are a Canadian company.

To continue to mature in the Canadian and international telecommunications scene, and for Canada to have a telecommunications industry that can keep the economy competitive in world trade, we must have an up-to-date telecommunications legislation that fosters competition. This is why we support the bill.

Turning to specifics of the bill, there are three key areas in the legislation which Call-Net particularly supports. First, the establishment of one regulatory jurisdiction will extremely benefit users, alternate service providers, and common carriers alike.

Second, the power of the Governor in Council to issue directions to the CRTC on broad policy matters will, in tandem with the power of review and variance, provide a more flexible and responsive regulatory tool. This is a transitional development. We will not move from a full 99 per cent monopoly to an open market overnight. We need the government of the day to have the power to direct its development in

[Traduction]

reprises que ce secteur devait attendre et qu'elles devaient d'abord s'occuper d'amener les grandes entreprises au niveau des grandes entreprises américaines.

Dans le rapport Ford, on précisait en fait que plus de 81 p. 100 de nos clients se trouvaient dans la catégorie des petites entreprises.

En 1990, Call-Net, partenaire de BCRL, a présenté une demande au Conseil, demande qui, si elle est approuvée—et nous espérons qu'elle le sera bientôt—offrira encore plus d'avantages aux usagers canadiens des télécommunications grâce à une concurrence entre les fournisseurs de services interurbains.

Avec l'appui d'entreprises, de banques, ainsi que d'organisations de consommateurs du Canada, nous avons demandé au Conseil d'assouplir ses règles pour que ces services puissent être offerts à l'ensemble du pays, plutôt que d'être restreints à l'Ontario, au Québec et à la Colombie-Britannique. Nous lui avons demandé d'autoriser l'accès à tous les services des compagnies de téléphone et non aux seules lignes privées. Nous lui avons aussi demandé d'interrelier les quelques installations de BCRL au réseau de Stentor et d'Unitel.

Pendant ce temps, Call-Net est passée d'une entreprise audacieuse et pionnière de l'industrie animée d'une énergie brute et disposant de moyens financiers limités à une société mûre gérée par une équipe de dirigeants professionnels. Nous continuons d'offrir aux entreprises canadiennes un éventail toujours plus large de services de télécommunications. Notre chiffre d'affaires représente environ la moitié des 200 millions de dollars; en outre, notre société est canadienne.

Pour continuer de prospérer sur les marchés canadiens et internationaux des télécommunications et pour que le Canada soit doté d'une industrie de télécommunications capable de maintenir la concurrence du commerce mondial, nous devons disposer d'une loi à jour dans le secteur des télécommunications qui favorise la concurrence. C'est la raison pour laquelle nous appuyons le projet de loi.

En ce qui concerne les dispositions du projet de loi, Call-Net appuie particulièrement trois secteurs clés. Premièrement, la mise en place d'une seule compétence de réglementation se révélera extrêmement avantageuse pour les usagers, les fournisseurs d'autres types de services ainsi que les entreprises de télécommunications.

Deuxièmement, le pouvoir du gouverneur en conseil d'émettre des directives à l'intention du CRTC en ce qui concerne les politiques générales, fournira, conjointement avec le pouvoir de révision et de modification, un outil de réglementation plus souple. Il s'agit d'une étape de transition. Nous ne passerons pas du jour au lendemain d'un monopole à 99 p. 100 à un marché libre. Il faut que le gouvernement en place ait

*[Text]*

an orderly fashion, rather than today putting in very specific objectives which are binding for future development. That is why I think the objective being somewhat more open and with the power of direction, will allow a more orderly development.

Third, Call-Net endorses the ability of the Governor in Council to exempt certain carriers from the act.

There are, however, a number of areas which Call-Net believes require amendments to strengthen the bill.

This legislation provides an important opportunity for the strategy and objectives of the government telecommunications policy to be enunciated. A clear and forceful message in favour of increased competition is not currently set out in the objective. That has been discussed here earlier. We believe that increased and fair-minded competition must be a clear objective of the bill. We must not be lulled into believing that monopoly at home will somehow position Canada for competition abroad. And I am sure you will hear about this.

We are also very concerned about the issue of equal access to services. The bill states that the rates charged by Canadian carriers must be just and reasonable, and unjust discrimination or undue or unreasonable preference in services or rates is prohibited. But as the committee knows, this merely reflects the status quo and is simply a consolidation of the current provisions of the Railway Act.

The Honourable Perrin Beatty in his presentation to this committee stated that resellers must be assured of the ability to compete on a level playing field with the dominant carriers. In addition, the government's 1987 policy statement, which is the basis of this bill, specifically stated that Type II carriers, or resellers, must have access to all telephone company services on a nondiscriminatory basis. Those were specifically mentioned in the policy. Neither the minister's presentation nor the philosophy of 1987 are reflected in the current bill. What is in the current bill is basically the status quo which is now supposed to be enshrined in Bill C-62.

As recently as last week, the commission applied the provisions of the current Railway Act to approve discounted long-distance telecommunications services which can be accessed by all users except resellers, except hospitals, except hotels, and except universities. Call-Net believes that the current provisions of the Railway Act are not adequate to ensure that there is a future for nondiscriminatory treatment of all users. Resellers are nothing more than major users of the infrastructure, and they should be treated as users.

*[Traduction]*

le pouvoir de diriger l'élaboration ordonnée du marché, plutôt que d'établir aujourd'hui des objectifs très précis qui restreignent l'évolution. C'est pourquoi, à mon avis, une certaine latitude de l'objectif ajoutée au pouvoir de direction permettra une évolution plus ordonnée.

Troisièmement, Call-Net appuie la capacité du gouverneur en conseil d'exclure certaines entreprises de la loi.

Call-Net croit toutefois qu'il faudrait apporter des modifications à certains secteurs du projet de loi pour le renforcer.

Cette loi fournit une occasion importante d'énoncer la stratégie et les objectifs de la politique gouvernementale en matière de télécommunication. À l'heure actuelle, l'objectif ne véhicule pas de façon précise et percutante un appui à l'accroissement de la concurrence. On a discuté de cette question ici plus tôt. À notre avis, une concurrence accrue et équitable doit représenter un objectif précis du projet de loi. Nous ne devons pas nous laisser bernier et croire qu'un monopole national rendra d'une certaine façon le Canada concurrentiel sur le marché international. Je suis certain que vous en entendrez parler.

L'accès égal aux services nous préoccupe aussi beaucoup. Le projet de loi prévoit que les tarifs imposés par les entreprises canadiennes doivent être justes et raisonnables, et interdit la discrimination ou une préférence indue ou déraisonnable au chapitre des services et des tarifs. Cependant, comme le Comité le sait, cette disposition ne fait qu'illustrer la situation actuelle et renforce simplement les dispositions actuelles de la *Loi sur les chemins de fer*.

Au cours de son allocution devant le Comité, l'honorable Perrin Beatty a affirmé que les revendeurs devaient être assurés de pouvoir affronter à armes égales les principales entreprises. En outre, dans l'énoncé de politique gouvernementale de 1987, qui sert de fondement au projet de loi, on affirmait expressément que les entreprises de types II—les revendeurs—devaient avoir accès à tous les services de compagnies de téléphone sans faire l'objet de discrimination. Ces services étaient expressément mentionnés dans la politique. Le projet de loi actuel ne reflète ni la déclaration du ministre ni le principe de l'énoncé de 1987. Il dénote essentiellement la situation actuelle, que l'on est maintenant censé enchaîner dans le projet de loi C-62.

Il y a tout juste une semaine, le Conseil a appliqué les dispositions de la *Loi sur les chemins de fer* actuelle pour approuver des services de télécommunications interurbaines à tarifs réduits auxquels tous les usagers ont accès, sauf les revendeurs, les hôpitaux, sauf les hôtels et sauf les universités. Call-Net croit que les dispositions actuelles de la *Loi sur les chemins de fer* ne suffisent pas à garantir l'avenir d'un traitement non discriminatoire de tous les usagers. Les revendeurs ne sont rien de plus que des usagers importants de l'infrastructure et devraient être traités comme des usagers.



*[Text]*

Given this, Bill C-62 is not adequate in this area. The bill should specifically state that all telephone company services must be made available to all users and on a nondiscriminatory basis, including resellers, including hospitals, including universities, including hotels, including anybody who lives in Canada and has a telephone.

Call-Net urges the committee to acknowledge the inadequacy of clause 33 and to recommend stronger language to support the stated policies of the government.

In addition, Call-Net believes that the ability of the commission to forbear from regulation is a very important provision, a cornerstone on which increased and enhanced competition will be structured. However, the problem we have with the bill on this issue is that clause 39 requires the commission only to consider the "degree of competition" in a marketplace before deciding whether to forbear from regulating, notwithstanding the dominance of a telecommunications carrier in that marketplace.

Call-Net recommends that the bill be amended to also require the commission to consider the dominance of a carrier in a particular marketplace before deciding whether to forbear from regulating a service or class of service. Forbearing from regulating a carrier who has a large percentage of the market share, such as the 99 per cent it has today, even with the presence of some small competitors, could be very damaging to the industry, to users, and to the competitive structure established until that time.

The commission must continue to regulate dominant carriers to prevent cost subsidies of competitive services and predatory pricing which could occur even in a competitive environment.

We would like also to briefly comment on clause 44 of the bill which addresses information submitted to the commission on a confidential basis. Call-Net recognizes that certain information must be treated confidentially, because its publication could cause specific harm to the person or the company filing the information.

However, we believe that the telephone companies must be prevented from abusing the process whereby competitive services are approved entirely on the basis of information, filed in confidence, which is neither tested nor challenged in public proceeding. That has happened a number of times in the last couple of years. In addition, it must be ensured that competitive services are not cross-subsidized by monopoly services, are not priced in a predatory fashion and are reasonable and just.

*[Traduction]*

Le projet de loi C-62 est donc inadéquat à ce sujet. Le projet de loi devrait précisément prévoir que tous les services des compagnies de téléphone soient rendus accessibles à tous les usagers de manière non discriminatoire, y compris aux revendeurs, y compris aux hôpitaux, aux universités, y compris aux hôtels, y compris à tout résident du Canada muni d'un téléphone.

Call-Net incite fortement le Comité à reconnaître le caractère inadéquat de l'article 33 et à recommander un libellé plus ferme qui appuierait les politiques établies du gouvernement.

En outre, Call-Net croit que le pouvoir du Conseil de s'abstenir d'appliquer un règlement représente une disposition très importante qui servira de fondement à l'accroissement et à l'amélioration de la concurrence. Ce secteur du projet de loi nous pose toutefois un problème: l'article 39 oblige le Conseil à ne tenir compte que du «degré de concurrence» d'un marché avant de décider de s'abstenir ou non d'appliquer un règlement, en dépit de la supériorité d'une entreprise de télécommunications sur ce marché.

Call-Net recommande que le projet soit modifié pour obliger le Conseil à tenir compte également de la supériorité d'une entreprise sur un marché particulier avant de décider de s'abstenir ou non de réglementer un service ou une catégorie de services. L'abstention de l'application d'un règlement à une entreprise qui détient une part importante du marché comme les 99 p. 100 qu'elle détient aujourd'hui malgré la présence de certaines petites entreprises concurrentes, pourrait se révéler très néfaste pour l'industrie, les usagers, ainsi que la structure de la concurrence établie jusque alors.

Le Conseil doit continuer de réglementer les principales entreprises pour empêcher l'allocation de subventions à des services concurrentiels et l'établissement de prix dévastateurs, qui pourraient même survenir dans un milieu concurrentiel.

Nous aimerions aussi formuler une brève remarque sur l'article 44 du projet de loi, qui touche les renseignements fournis au Conseil de manière confidentielle. Call-Net reconnaît qu'il faut préserver la nature confidentielle de certains renseignements, car leur publication pourrait causer du tort à la personne ou à la société qui les a fournis.

Nous croyons toutefois que l'on devrait empêcher les compagnies de téléphone d'abuser de la mesure selon laquelle on approuve entièrement les services concurrentiels d'après des renseignements fournis confidentiellement et qui ne sont ni vérifiés ni contestés au cours d'une audience publique. Cela s'est produit à quelques reprises au cours des dernières années. Il faut aussi veiller à ce que des services concurrentiels ne soient pas subventionnés indirectement par les services relevant d'un monopole, que leurs coûts ne soient pas fixés d'une manière destructrice et qu'ils soient justes et raisonnables.

[Text]

Call-Net recommends a mechanism similar to some other existing regulatory frameworks whereby interested parties represented by counsel should be able, with the authorization of the Commission, to receive confidential information filed by dominant carriers at a hearing held *in camera*.

We echo some of the comments made by the CTA with respect to the interpretation of the term "telecommunications common carrier". There is no doubt in my mind that the intention of the bill is not to include resellers. This has to be made clear so we do not spend a lot of time in courts and in discussing it later on. Now is the time to rectify it. We also support CTA's submission on the issue of licensing. Many other people have talked about licensing. If we have to have licensing, it should be with the CRTC.

It is Call-Net's position, however, that if the licensing regime survives the passage of this bill, the transitional provisions set out in clause 80 should apply to every person acting as a carrier as of the date the bill receives Royal Assent, which would ensure equitable treatment of all companies that currently have invested in facilities in Canada. There is nothing magic about 1987. If we are changing the regime, we should do so at the time the bill is enacted.

In conclusion, I would like to reiterate our support for the bill. It is a positive step toward unifying the development of a national competitive telecommunications industry for Canada.

I would again like to thank the committee for this opportunity to appear before you. I am ready for your questions.

**The Chairman:** How many provinces do you now operate in?

**Mr. Kedar:** Three; Ontario, Quebec and British Columbia.

**Senator Graham:** Welcome, gentlemen. You are a member of the CTA, are you not?

**Mr. Kedar:** Yes.

**Senator Graham:** They expressed concern that resellers could be caught in the regulatory sweep of the bill. I read that comment on page 8 and I think you are alluding to that as well. Do you agree with that position?

**Mr. Kedar:** We are in the regulatory sweep, as you say, of the bill because the facilities that we use, which we lease from the telephone companies, are regulated. They dominate the

[Traduction]

Call-Net recommande un mécanisme semblable à celui qui comportent d'autres structures de réglementation existantes selon lequel les parties intéressées représentées par un conseiller peuvent, avec l'autorisation du Conseil, recevoir des renseignements confidentiels fournis par les entreprises principales au cours d'une audience à huis clos.

Nous répétons certaines des remarques formulées par la CTA relativement à l'interprétation de l'expression «entreprise de télécommunications». En ce qui me concerne, il ne fait aucun doute que le projet de loi ne vise pas à intégrer les revendeurs. Nous devons préciser cette question pour ne pas consacrer beaucoup de temps devant les tribunaux à en discuter plus tard. C'est maintenant qu'il faut la rectifier. Nous appuyons également la proposition de la CTA au sujet de l'attribution de licences. Bien d'autres témoins ont parlé de l'attribution de licences. Si nous devons attribuer des licences, cette fonction devrait relever du CRTC.

Call-Net est toutefois d'avis que si la pratique de l'attribution de licences est maintenue après l'adoption du projet de loi, les dispositions transitoires établies à l'article 80 devraient s'appliquer à toute personne qui agit à titre d'entreprise dès la date à laquelle le projet de loi recevra la Sanction royale, ce qui garantirait un traitement équitable de toutes les sociétés qui ont investi dans des installations au Canada. L'énoncé de 1987 n'a rien de magique. Si nous décidons de modifier les mesures, nous devrions le faire au moment de l'adoption du projet de loi.

En conclusion, j'aimerais répéter notre appui au projet de loi. Il représente une démarche positive vers l'unification de l'élaboration d'une industrie nationale concurrentielle dans le secteur des télécommunications au Canada.

J'aimerais encore une fois remercier le Comité de nous avoir fourni l'occasion de témoigner devant vous. Je suis prêt à répondre à vos questions.

**Le président:** Combien de provinces desservez-vous actuellement?

**M. Kedar:** Trois: l'Ontario, le Québec et la Colombie-Britannique.

**Le sénateur Graham:** Messieurs, je vous souhaite la bienvenue. Vous êtes membres de la CTA, n'est-ce pas?

**M. Kedar:** Oui.

**Le sénateur Graham:** Cette association a dit craindre que les revendeurs ne soient balayés par la réglementation prévue dans le projet de loi. J'ai lu cette remarque contenue à la page 8; à mon avis, vous y faites aussi allusion. Partagez-vous cette opinion?

**M. Kedar:** Nous sommes, comme vous dites, balayés par la réglementation prévue dans le projet de loi, parce que les installations que nous louons des compagnies de téléphone



[Text]

cost equation of our business. We have no other source of raw material, if you like, on which to build our business than the service provided by the monopoly telephone companies.

So when they appear before the Commission in the rate filings, which will affect our cost or our revenues, as far as the rates they charge customers, with which we have to compete, we have to appear and be part of that process. So we are *de facto* part of the regulatory regime of this country.

**Mr. Boron, Legal Counsel, Call-Net Telecommunications Ltd:** We also agree with what Mr. Braden said. We think the definition of telecommunications common carrier as someone who owns or operates is somewhat equivocal. It could be argued in the future that we do operate facilities.

**Senator Graham:** Convince me. What is the argument against your being regulated? If you are selling telecommunications services just like the carriers, should you be subject to no terms and conditions and just be able to operate freely? What is the real argument here?

**Mr. Kedar:** The real argument is that with regulation, specifically when you are regulating a monopoly that has both the local aspect, which is full monopoly, no competition, and long distance, and the danger of cross-subsidy, at the end of the day you are guaranteed a rate of return. If the government or the CRTC would guarantee that we are going to make money, that somehow they are going to give us a rate of return on our investment, we would be quite happy to be regulated. But we do not have such an assurance. We are allowed to freely come into the market and do our best. We may lose. We lost a lot of money last year.

**Senator Graham:** I told you how you could correct that.

**Mr. Kedar:** I know. I will talk to you afterwards about that.

We would take all the risks. We have no assurance of success. We are not regulated with regard to the return so why should we have to abide by some of the same regulations which are really imposed to protect the public. They are not imposed to protect the public from us. We are trying to offer services in competition with those that have the power to abuse the system. The whole intent of the CRTC in the Railway Act is to protect the public from the potential abuse of a monopoly. That kind of danger does not exist with us.

[Traduction]

sont réglementées. Elles régissent l'équilibre des coûts de notre entreprise. La matière brute, si vous voulez, sur laquelle nous pouvons construire notre entreprise ne peut provenir que du service fourni par les compagnies de téléphone qui détiennent le monopole.

Donc, lorsqu'elles témoignent devant le Conseil au sujet du dépôt de la grille tarifaire qui aura des conséquences sur nos coûts et nos revenus, pour ce qui est des tarifs qu'elles imposent aux clients, et auxquels nous devons opposer des tarifs concurrentiels, nous devons témoigner et participer aux discussions. Nous sommes donc de fait visés par le système de réglementation de notre pays.

**M. Boron, conseiller juridique, Call-Net Telecommunications Ltd:** Nous sommes aussi d'accord avec la remarque de M. Braden. À notre avis, la définition de l'entreprise de télécommunication qui englobe les propriétaires et les exploitants est quelque peu équivoque. On pourrait affirmer à l'avenir que nous exploitons effectivement des installations.

**Le sénateur Graham:** Vous devrez me convaincre. Pour quelle raison ne devriez-vous pas être réglementés? Si vous vendez des services de télécommunications tout comme les entreprises, devriez-vous n'être visés par aucune condition et simplement pouvoir exploiter votre entreprise librement? Quelle est la raison réelle?

**M. Kedar:** La raison réelle est la suivante: la réglementation, particulièrement lorsqu'on réglemente un monopole touchant et les services locaux—qui relèvent entièrement d'un monopole et ne font l'objet d'aucune concurrence et les services interurbains et où il y a un risque d'interfinancement, vous assure d'un taux de rendement à la fin de la journée. Si le gouvernement ou le CRTC nous garantissait des profits et s'engageait d'une façon quelconque à nous fournir un rendement sur nos investissements, nous serions très heureux de faire l'objet d'une réglementation. Cependant, nous n'avons pas ce genre de garantie. On nous permet de pénétrer librement le marché et de faire de notre mieux. Nous pourrions être perdant. Nous avons perdu beaucoup d'argent l'an dernier.

**Le sénateur Graham:** Je vous ai dit comment vous pourriez remédier à cette situation.

**M. Kedar:** Je sais. J'en discuterai plus tard avec vous.

Nous prendrions tous les risques. Nous n'avons aucune garantie de réussite. Nous ne faisons l'objet d'aucune réglementation pour ce qui est du rendement; alors pourquoi devrions-nous nous conformer à certains des règlements qui sont réellement imposés pour protéger le public? Ils ne sont pas imposés pour protéger le public contre nous. Nous tentons d'offrir des services concurrentiels comparables à ceux qu'offrent les entreprises qui ont le pouvoir d'abuser du système. Dans la *Loi sur les chemins de fer*, le CRTC visait sim-

[Text]

**Senator Graham:** You have urged the committee to, in your words, acknowledge the inadequacy of clause 33. You recommend stronger language to support the so-called stated policies of the government and you have also referred to some concerns you have with respect to clauses 44, 39, 40 and, I believe, 80.

You talk about stronger language. Have you brought with you any stronger language?

**Mr. Kedar:** No, but I would be very happy to submit to the committee, in written form, wording that we recommend to replace or add to the existing wording.

**Senator Graham:** Thank you.

**Mr. Kedar:** We welcome the opportunity to do so.

**Senator Forrestall:** What do you think about the role which sooner or later the Competition Bureau will have to play in your business? I come from that corner of the field which believes that Bill C-62 will not survive the decade, that some other mechanism must be in place to effect the competitive results you want to achieve. Do you have any comment on that?

**Mr. Kedar:** It is interesting that you bring that up because in other countries, such as the United States, competition came about not just because of the FCC but more so through the justice department, which in effect has the role of the Ombudsman to ensure that anti-trust and anti-competitive situations do not prevail.

In Canada we have the Competition Act and I think it is the responsibility of the enforcers of that act to ensure that concentration of economic power does not create an economic fallback where the benefit of free market enterprise from competition would be denied to our country. So they have the role of ensuring that conglomerations of powers do not take away the freedom, if you like, of companies like ourselves to come into the market, take the risk and exist, specifically when we are, as I said, complementing those large companies by doing something that they feel is not as important at this stage because they have much bigger fish to fry. In other words, they have to look after the large companies which are competing on an international level and have to get prices lower than they are getting today.

I always ask myself, if cross-subsidy is such a big issue, how could they afford to reduce long-distance rates for everyone by 50 per cent in the last five years? I am not talking about Advantage and WATS. The normal day-to-day, long distance rates went down over the last five years by 50 per cent.

[Traduction]

plement à protéger le public contre l'abus possible d'un monopole. Ce genre de danger n'existe pas en ce qui nous concerne.

**Le sénateur Graham:** Vous avez recommandé fortement au Comité de, comme vous l'avez dit, reconnaître la nature inadéquate de l'article 33. Vous recommandez un libellé plus ferme visant à appuyer les prétendues politiques établies du gouvernement; vous avez également fait allusion à certaines des préoccupations que vous éprouvez au sujet des articles 44, 39, 40 et, je crois, 80.

Vous parlez d'un libellé plus ferme. En avez-vous un à proposer tout de suite?

**M. Kedar:** Non, mais je serais très heureux de présenter par écrit au Comité le libellé que nous recommandons pour remplacer le libellé existant ou pour le compléter.

**Le sénateur Graham:** Merci.

**M. Kedar:** Nous serons heureux de le faire.

**Le sénateur Forrestall:** Que pensez-vous du rôle que le Bureau de la politique de la concurrence devra jouer tôt ou tard dans notre secteur? Je suis de ceux qui croient que le projet de loi C-62 ne survivra pas au-delà des années 90 et que certains autres mécanismes doivent être mis en place pour produire les résultats que vous souhaitez au chapitre de la concurrence. Avez-vous une remarque à formuler à ce sujet?

**M. Kedar:** Il est intéressant que vous souleviez cette question, parce que dans d'autres pays, notamment aux États-Unis, la concurrence n'a pas découlé que de la simple intervention de la FCC, mais davantage de celle du ministère de la Justice, qui joue, en fait, un rôle d'ombudsman pour veiller à ce que les situations de collusion contraires à la concurrence ne dominent pas.

Au Canada, nous disposons de la *Loi sur la concurrence*; à mon avis, les autorités responsables de l'application de cette loi doivent veiller à ce que la concentration du pouvoir économique n'entraîne pas un affaïssement de l'économie là où notre pays serait privé des avantages de la libre entreprise découlant de la concurrence. Ils doivent donc veiller à ce que des regroupements de pouvoir n'enlèvent pas la liberté, si l'on veut, d'entreprises comme la nôtre, qui pénètrent le marché, prennent le risque et existent, particulièrement lorsque, comme je l'ai dit, elles complètent les grandes sociétés en offrant des services que ces dernières ne jugent pas très importants, parce qu'elles ont d'autres chats à fouetter. Autrement dit, ils doivent surveiller les grandes entreprises qui évoluent sur le marché international et obtenir des prix inférieurs à ceux qu'elles obtiennent aujourd'hui.

Si l'interfinancement pose un problème aussi important, je me demande toujours comment les compagnies auraient pu se permettre de réduire unilatéralement les tarifs interurbains de 50 p. 100 au cours des cinq dernières années. Je ne parle pas du service Advantage et de la ligne WATS. Les tarifs interur-



[Text]

If they can afford to do that and still maintain their 13 per cent rate of return, were they fair with us before? Were they fair with small business before? As I said, they had the highest rate of anyone in the world.

I think that under a competition bill or this legislation we should be allowed to provide some checks and balances. That is the biggest contribution we make. We have not made big contributions to our shareholders, but I think we have made contributions to the country.

**Mr. Boron:** We would like to see a much more active role for the director and the bureau generally on a proactive and reactive basis. Because there is not a lot of jurisprudence on the bureau's role with respect to regulated industry, it seems that just the fear of running up against the regulated industry defence prevents a lot of action on that front.

**Senator Forrestall:** They were somewhat ambivalent when they were here yesterday. The other area I would like to ask about has to do with information. I have watched royal commissions and successive governments do battle with the railways with respect to costing formulae and lose. Doors were shut. The Prime Minister does not matter, ministers do not matter, no one is going to find out what it costs to move a tonne of coal from Cape Breton to Fredericton.

How important to your industry in the future is it to know the costing basis of your principal supplier?

**Mr. Kedar:** As I said before, we are paying 68 or 70 per cent of our revenue back to the telephone companies based on rates that they have established, which are based on some formulae that we never get to see, which are submitted as economic studies. The public can fill this room with paper, but it is all done confidentially.

**Senator Forrestall:** Do you honestly believe that the Commission has access to these?

**Mr. Kedar:** I would like to believe that they have access to them. Let me leave it at that.

**Senator Forrestall:** But it is important to your industry that there is a trust?

**Mr. Kedar:** Absolutely, and not just a trust, that we have some access to that information. There is always the concern that if confidential business information is made public a competitor may take advantage of it. Well, let us do it in such a way that we cannot take advantage. It could be done by the legal part of both parties. We need some kind of an under-

[Traduction]

bains journaliers ordinaires ont diminué de 50 p. 100 au cours des cinq dernières années. Si les compagnies peuvent se permettre cette réduction tout en maintenant leur taux de rendement de 13 p. 100, ont-elles été justes à notre égard dans le passé? Étaient-elles justes à l'égard des petites entreprises? Comme je l'ai dit, ces entreprises payaient les tarifs les plus élevés au monde.

À mon avis, un projet de loi sur la concurrence ou le projet de loi à l'étude devrait nous permettre d'exercer un certain contrôle. C'est là notre principale contribution. Nous n'avons pas fourni de contribution importante à nos actionnaires; je crois toutefois que nous avons contribué à la situation du pays.

**M. Boron:** Nous aimerions que le directeur et le bureau jouent un rôle plus actif généralement d'une manière proactive et réactive. Étant donné que le rôle du Bureau relativement à l'industrie réglementée ne fait pas l'objet d'une vaste jurisprudence, la simple crainte de se heurter aux moyens de défense de l'industrie réglementée semble empêcher beaucoup d'interventions dans ce secteur.

**Le sénateur Forrestall:** Leurs représentants se sont montrés quelque peu ambivalents lorsqu'ils ont témoigné hier. L'autre question que j'aimerais poser touche l'information. J'ai observé des commissions royales et des gouvernements successifs lutter contre les sociétés ferroviaires en ce qui concerne les formule d'établissement de coûts et perdre la bataille. Les portes se sont fermées. Il n'y a pas lieu de s'inquiéter du Premier ministre ni des ministres; personne ne découvrira le coût du transport d'une tonne de charbon de Cap Breton jusqu'à Fredericton.

Jusqu'à quel point sera-t-il important, pour votre industrie, de connaître à l'avenir le coût que doit assumer votre principal fournisseur?

**M. Kedar:** Comme je l'ai déjà dit, nous versons de 68 à 70 p. 100 de notre revenu aux compagnies de téléphone selon des tarifs calculés d'après certaines formules que nous ne voyons jamais et qui nous sont présentées en tant qu'études économiques. Le public peut remplir de papier la salle où nous nous trouvons, mais tout se fait confidentiellement.

**Le sénateur Forrestall:** Croyez-vous honnêtement que le Conseil a accès à ces formules?

**M. Kedar:** J'aimerais croire qu'il y a accès. Je me limiterai à cette remarque.

**Le sénateur Forrestall:** Mais un climat de confiance n'est-il pas important pour votre industrie?

**M. Kedar:** Absolument, et pas seulement un climat de confiance; nous devons avoir accès d'une certaine façon à ces renseignements. On craint toujours que si des renseignements confidentiels relatifs à une entreprise sont publiés, les concurrents en profitent. Eh bien, publions-les d'une façon qui nous empêche d'en profiter. Ils pourraient être publiés par les ser-

[Text]

standing of the basis on which the Commission eventually makes its decision.

**Mr. Boron:** It may not be to attack the veracity of that evidence or information. It may be just to show it in a certain light or comment as to its relevance. Right now it is worse than being Teflon plated. It is not even there.

**Senator Sylvain:** You just said that the confidentiality of certain information is very important to a company because of the competitors. What competitors are there on information for what it costs to provide local service? I do not know that there are any local competitors, are there?

**Mr. Kedar:** The telephone companies have to and do provide the cost in their various construction programs and various late filings. It is a good subject to talk about because the cost of providing local service has come down dramatically, as much as long distance. The same technology of digital switches and fibre optics is used now on the local scene as well. So the big cross-subsidy issue that was discussed here earlier is being submitted to the Commission as a necessity to subsidize so much of local rates because it costs so much. We never understand why it costs so much.

**Senator Sylvain:** Is the initial investment amortized or is it just left there as a big number?

**Mr. Kedar:** That is a good point. Some of this stuff has been around for a hundred years.

**Senator Sylvain:** One of the popular conceptions today when we talk about global strategy, our presence in the world and the fact that the world is becoming an awful lot smaller, is that you need a global stance. Normally the main reason for encouraging business to be big is that if you are not big you are going to be swallowed up by someone else, and Canada needs big businesses in different fields in order to have a presence on the world scale.

If competition is open to the resellers, if Unitel comes in as another carrier of long-distance phone calls, evidently the country is not going to grow so fast that BCE is not going to lose some of that business and therefore take a smaller space. If this was to progress over a number of years, assuming that there is not that important a jump in our population or economic activity, would it be a problem for Canada not to have a

[Traduction]

vices juridiques des deux parties. Nous devons obtenir un certain accord quant aux critères qui permettront au Conseil de prendre sa décision tôt ou tard.

**M. Boron:** Il ne s'agit pas nécessairement de contester la véracité de ce témoignage ou des ces renseignements. Il peut simplement s'agir de les montrer sous un certain angle ou de formuler des remarques quant à la pertinence. À l'heure actuelle, ils sont absolument inattaquables. La possibilité n'existe même pas.

**Le sénateur Sylvain:** Vous venez tout juste d'affirmer que le caractère confidentiel de certains renseignements était très important pour une société à cause de la concurrence. Quels sont les concurrents dans le secteur de l'information étant donné ce qu'il en coûte de fournir des services locaux? À ce que je sache, il n'y pas de concurrents locaux; est-ce juste?

**M. Kedar:** Les compagnies de téléphone doivent fournir le coût dans leurs divers programmes de construction et leurs déclarations tardives qui respectent cette obligation. Cette question constitue un bon sujet de discussion, étant donné que le coût de la prestation de services locaux a considérablement diminué, autant que le service interurbain. La technologie des commutateurs numériques et des fibres optiques sur le marché local également. Le problème de l'interfinancement dont on a discuté ici plus tôt est donc le suivant: on demande une subvention au Conseil en prétextant qu'il est nécessaire de subventionner une certaine partie des tarifs locaux, étant donné les coûts si élevés. Nous ne comprenons vraiment jamais pourquoi les coûts sont tous si élevés.

**Le sénateur Sylvain:** L'investissement initial est-il amorti ou demeure-t-il simplement un gros chiffre sur les bilans?

**M. Kedar:** Voilà une remarque pertinente. Certaines de ces sommes reviennent depuis 100 ans.

**Le sénateur Sylvain:** De nos jours, lorsque nous parlons de stratégie mondiale, de notre présence dans le monde et du fait que le monde se rétrécit de façon alarmante, le besoin d'une position mondiale est l'une des notions les plus populaires. Normalement, on encourage principalement les entreprises à grossir parce que sinon, elles seront avalées par quelqu'un d'autre; en outre, le Canada a besoin de grandes entreprises dans divers secteurs pour être présent à l'échelle mondiale.

Si on laisse les revendeurs pénétrer le marché, si Unitel devient une autre entreprise de service d'appels interurbains, le pays ne croîtra manifestement pas si rapidement que BCE perdra une partie de ce marché et y occupera donc moins d'espace. Si nous devons tendre vers cette situation au cours d'un certain nombre d'années, si l'on suppose que ni notre population ni notre activité économique ne grimpera considé-



[Text]

very large, strong company in that particular field, or does it matter?

**Mr. Kedar:** This is a very good question. My answer to that is that competition and the offer of innovative services to market niches strengthen the economy and strengthen the dominant carrier as well. As was mentioned here, AT&T has lost 40 per cent over the last ten years. This was 40 per cent of today's market, but the market itself has grown dramatically because with lower prices and innovation the elasticity of demands grows. It is not just because of increases in economic activity, it is because people tend to use something more which is cheaper. That has been proven in a number of studies. So you see an increase in demand and obviously an increase in revenue.

**Mr. Sylvain:** The pie gets bigger.

**Mr. Kedar:** Exactly. But in getting bigger you also have a chance to become more profitable by becoming more efficient.

The Stentor group, by becoming more efficient, will be better prepared to compete internationally, and we can help them because we have developed a special rapport with small business. We understand their need. We look to developing very specific services, such as the CDL, for small business. If they go to New Zealand or another country, we can help them. We can provide the software that we developed ourselves, which they do not have. We can then have a Canada Inc., like Japan has.

**Senator Spivak:** In your opinion, who is going to develop the new networks, and who will pay for them?

**Mr. Kedar:** When you say networks—

**Senator Spivak:** I mean fibre optics networks.

**Mr. Kedar:** The networks have been evolving over the years. We now have a cross-country network of fibre optics and fibre by at least two or three groups. There is satellite.

**Senator Spivak:** But these are not linked all over North America and the globe yet.

**Mr. Kedar:** Yes, they are linked. On the Canadian domestic side you have fibres and microwave and you have satellite, and those are connected at both ends to undersea cables going to Europe and to the Pacific, as well as connecting to the U.S. A lot of that has been done, and that is the non-intelligent part of the network.

[Traduction]

ralement, le fait de ne disposer d'aucune compagnie très grande et solide dans ce secteur particulier poserait-il un problème pour le Canada?

**M. Kedar:** C'est une très bonne question. À mon avis, la concurrence et l'offre de services innovateurs dans des créneaux du marché renforcent l'économie de même que la principale entreprise. Comme on l'a souligné ici, AT&T a perdu 40 p. 100 au cours des dix dernières années. Même s'il s'agissait de 40 p. 100 du marché d'aujourd'hui, le marché lui-même a considérablement grossi, puisque les prix moins élevés et l'innovation font croître l'élasticité de la demande. La croissance du marché ne découle pas simplement de l'augmentation de l'activité économique; elle découle aussi de la tendance des gens à utiliser davantage un service meilleur marché. Un certain nombre d'études ont permis de le prouver. Une hausse de la demande s'assortit manifestement d'une hausse du revenu.

**Le sénateur Sylvain:** La tarte grossit.

**M. Kedar:** Exactement. Cependant, lorsque vous grossissez, vous êtes aussi susceptibles de devenir plus rentable en devenant plus efficace.

En devenant plus efficace, le groupe Stentor sera mieux préparé à affronter la concurrence internationale; nous pouvons l'aider parce que nous avons noué des liens particuliers avec les petites entreprises. Nous comprenons leurs besoins. Nous voulons élaborer des services très précis, notamment le CDL, pour les petites entreprises. Si elles se rendent en Nouvelle-Zélande ou dans un autre pays, nous pouvons les aider. Nous pouvons fournir les logiciels que nous avons conçus nous-mêmes et dont ces pays ne disposent pas. Nous pourrions ensuite avoir un Canada Inc., comme le Japon.

**Le sénateur Spivak:** À votre avis, qui élaborera les nouveaux réseaux et qui en paiera les frais?

**M. Kedar:** Quand vous parlez de réseaux—

**Le sénateur Spivak:** Je parle de réseaux de fibres optiques.

**M. Kedar:** Les réseaux ont évolué au fil des ans. Nous disposons maintenant d'un réseau national de fibres optiques et de fibres réunissant au moins deux ou trois groupes. Il y a le satellite.

**Le sénateur Spivak:** Toutefois, ces réseaux n'englobent pas encore l'ensemble de l'Amérique du Nord ni les pays étrangers.

**M. Kedar:** Oui, ils les englobent. Sur le territoire canadien, on dispose de réseaux de communications par fibres et par micro-ondes ainsi que par satellites; ces réseaux sont reliés à l'Est et à l'Ouest à des câbles sous-marins qui se rendent en Europe et dans le Pacifique, de même qu'aux États-Unis. On a fait beaucoup dans ce domaine, et c'est la partie non intelligente du réseau.

[Text]

**Senator Spivak:** The highway?

**Mr. Kedar:** It is a highway. The network you are talking about, which is the intelligent one, are the switches or the nodes which we as an industry have invested in heavily. Proportionate to our revenue, we have invested more than have the telephone companies. When you have a revenue of \$200 million and about \$100 million in investment, that means half of our revenue has been invested in those switches. We are proud of that because the future architecture of telecommunications will be dependent upon those nodes. So we will be, right along with the telephone companies, investing in those networks.

**Senator Spivak:** But in the United States, as I understand it, there is a call for public investment for a total interconnecting network of a kind which will enable a multitude of traffic utilizing the most advanced technology. That has yet to be developed. There will be an exponential increase in the capacity. Is that not the case?

**Mr. Kedar:** That is the case. I do not know about the public funding side of it.

**Senator Spivak:** I read a speech by Senator Albert Gore: A little knowledge is a dangerous thing.

**Mr. Kedar:** It is a game. This is part of something called SONET. It is part of the actual switching centres. It has little to do with cables or satellites.

**Senator Spivak:** As I understand it, there is still a lot of investment to be made in North America. I am asking you who eventually, in your opinion, will make that investment?

**Mr. Kedar:** The carriers and the service providers; ourselves as well. We have already done so, and we will continue to do so provided we have an environment in which we can exist. The key to this policy and this legislation is that we foster service providers to freely operate in the marketplace.

**Prof. Janisch:** In your evidence, you placed a good deal of emphasis on the problems you have with confidential information. I was struck by one amendment you proposed to the legislation which would allow for confidential evidence to be received *in camera* with lawyers being present. My understanding is that this procedure is already provided for in the CRTC rules or procedures for governing telecommunications' matters. Why, therefore, would we have to adopt an amendment to the legislation in order to achieve what appears to be already achieved in the CRTC rules?

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** La route?

**M. Kedar:** C'est une route. Le réseau dont vous parlez, qui est le réseau intelligent, est composé d'interrupteurs et de noeuds sur lesquels, en tant qu'industrie, nous avons beaucoup investi. Par rapport à notre revenu, nous avons investi plus que ne l'ont fait les compagnies de téléphone. Quand on a un revenu de 200 millions de dollars, et qu'on fait un investissement d'environ 100 millions de dollars, cela veut dire que l'on a investi la moitié de son revenu dans ces interrupteurs. Nous sommes fiers de cela, car la future architecture dans le domaine des télécommunications dépendra de ces noeuds. C'est pourquoi à l'instar des compagnies de téléphone, nous investirons dans ces réseaux.

**Le sénateur Spivak:** Mais aux États-Unis, si je comprends bien, il existe une demande pour l'investissement public en ce qui concerne un réseau global interconnecté tel qu'il rendra possible une multitude d'échanges utilisant une technologie de pointe. La mise sur pied de ce réseau reste à faire. Il y aura un accroissement exponentiel de la capacité. C'est bien cela?

**M. Kedar:** Oui, c'est cela. Mais j'ignore l'aspect financement public de l'affaire.

**Le sénateur Spivak:** J'ai lu un discours du sénateur Albert Gore. Il est parfois dangereux de ne pas être parfaitement au courant.

**M. Kedar:** C'est un jeu. Cela fait partie de ce qu'on appelle SONET. Cela fait partie des centres d'interconnexion proprement dits. Cela n'a pas grand chose à voir avec les câbles ou les satellites.

**Le sénateur Spivak:** Si je comprends bien, il y a encore beaucoup de place pour l'investissement en Amérique du Nord. Je vous demande qui, selon vous, pourrait finir par faire cet investissement?

**M. Kedar:** Les entreprises de transports et les pourvoyeurs de services ainsi que nous-mêmes. Nous l'avons déjà fait, et nous continuerons à le faire, à condition de posséder un environnement dans lequel nous pouvons évoluer. Ce qui compte le plus dans cette politique et dans cette législation, c'est d'encourager les pourvoyeurs de services à opérer librement sur le marché.

**M. Janisch:** Dans votre exemple, vous avez surtout mis l'accent sur les problèmes que vous avez rencontrés en ce qui a trait aux renseignements confidentiels. J'ai été frappé par un amendement de la législation que vous avez proposé, selon lequel des témoignages confidentiels pourraient être reçus à huis clos en présence des avocats. Si je ne m'abuse, cette procédure est déjà prévue par les règlements et procédures du CRTC en ce qui a trait à la gestion des questions de télécommunications. Pourquoi, dès lors, devrions-nous adopter un amendement visant à obtenir ce qu'apparemment les règlements du CRTC ont déjà obtenu?



[Text]

**Mr. Boron:** You were absolutely correct. It does appear in the telecommunications rules. However, it does not seem to be used in any great fashion, if at all. It was our feeling that if it is enshrined in the legislation, then that could send a clear message that information submitted on a confidential basis should at least be tested as to its relevance to the proceeding, as opposed to putting it totally in the hands of the regulator.

**Mr. Kedar:** The procedure of confidentiality is not in the Railway Act; it is in the regulation. The fact that this bill contains the actual procedure, we felt it should be included and spelled out.

**Prof. Janisch:** But there would be the obvious problem of where you would stop. I agree that confidential information is an important and difficult issue, but there are a whole host of other details dealing with other matters that you presumably would not want to see in the act. So your argument would be that since some aspects of information are included, confidential information should be included directly in the act?

**Mr. Kedar:** All the procedure to do with confidentiality is in the act right now, except for that. That is why we felt it was missing.

**Prof. Janisch:** I appreciate that.

**The Chairman:** I want to thank you very much for appearing before us this morning. You have had a wealth of experience, and you have been making your mark in a very meaningful way in Canadian telecommunications. We appreciate what you have been able to help us with today.

The committee adjourned until 1:30 p.m.

Upon resuming at 1:30 p.m.

**The Chairman:** Honourable senators, in continuing our pre-study of Bill C-62 this afternoon, I want to give a warm welcome to Stentor Telecom Policy Inc.

I should tell you that we have had a very intense week of hearings. They have gone incredibly well. A number of people have anticipated your coming, as have we. We appreciate your taking time from your busy schedules to appear before the committee. We hope that after you have made your presentation you will be available for some questions. If we ask questions that you do not feel comfortable answering now, we would hope that you will, as have others, agree to give us a written reply in a timely manner so that we can continue our study and file our report in the time frame we have chosen.

[Traduction]

**M. Boron:** Vous avez absolument raison. Cela figure dans les règlements en matière de télécommunications. Toutefois, il ne semble pas qu'on en fasse grand usage. Nous avons donc pensé qu'en enchâssant ce point dans la législation, on enverrait du même coup un message non ambigu: les renseignements recueillis dans la confidentialité devraient au moins être examinés, afin que l'on soit en mesure de déterminer s'ils sont pertinents pour la procédure, au lieu d'être laissés au seul organisme de réglementation.

**M. Kedar:** La procédure de confidentialité ne figure pas dans la *Loi sur les chemins de fer*; elle se trouve dans le règlement. Le fait que ce projet de loi contienne la procédure proprement dite nous pousse à croire qu'il devrait être inclus et formulé clairement.

**M. Janisch:** Mais cela n'empêcherait pas le problème évident des limites à imposer. Je suis d'accord avec le fait que les renseignements confidentiels représentent un sujet important et difficile, mais il existe tout un ensemble de détails connexes que, je l'imagine, vous n'aimeriez pas voir figurer dans la loi. Vous voulez dire qu'étant donné que certains aspects de l'information se trouvent inclus, les renseignements confidentiels devraient être inclus directement dans la loi?

**M. Kedar:** Toute la procédure relative à la confidentialité se trouve actuellement dans la loi, à l'exception de cela. C'est pourquoi nous pensons qu'il y a un manque.

**M. Janisch:** Je m'en rends compte.

**Le président:** Je désire vous remercier de votre présence parmi nous ce matin. Vous possédez un trésor d'expérience, et vous vous êtes imposés de façon remarquable dans le domaine des télécommunications au Canada. Nous apprécions vivement ce que vous avez fait aujourd'hui pour nous aider.

Le Comité suspend ses travaux jusqu'à 13 h 30.

**Le président:** Honorables sénateurs, nous poursuivons cet après-midi notre examen préliminaire du projet de loi C-62. J'aimerais accueillir chaleureusement Stentor politiques publiques Télécom Inc.

Nous avons eu une semaine très chargée d'audiences qui se sont déroulées incroyablement bien. Beaucoup de gens attendaient votre témoignage, et nous aussi. Nous vous remercions d'avoir pris le temps, malgré votre horaire chargé, de comparaître devant le Comité. Nous espérons que vous pourrez ensuite répondre à des questions. Si nous vous posons des questions auxquelles vous ne vous sentez pas prêts à répondre dès maintenant, nous espérons que vous consentirez comme d'autres témoins à nous répondre par écrit au moment qui vous conviendra afin que nous puissions poursuivre notre étude et présenter notre rapport dans le délai que nous nous sommes fixé.

[Text]

**Ms Jocelyne Côté-O'Hara, President and Chief Executive Officer, Stentor Telecom Policy Inc.:** It is a pleasure for me to meet with you today to discuss Bill C-62 and to present the views of the shareholders of the Stentor alliance on this vital legislation. I am Jocelyne Côté-O'Hara, President and CEO of Stentor Telecom Policy Inc. I have the privilege of being accompanied today by several of my esteemed colleagues: Mr. Jean Monty, Chairman of the Board and Chief Executive Officer, Bell Canada; Mr. Brian Canfield, President and Chief Executive Officer, British Columbia Telephone Company; Mr. Don Lowry, President and Chief Operating Officer, Alberta Government Telephones; and Mr. Greg van Koughnett, Vice-President, Legal and Corporate Affairs, Stentor Telecom Policy Inc.

Stentor politiques publiques Télécom Inc. est une nouvelle entreprise qui représente les principales compagnies de télécommunications canadiennes. Nous représentons également leurs filiales qui offrent les communications mobiles, soit le service sans fils.

Avant la création de Stentor politiques publiques Télécom, chaque compagnie gérait chacun à sa façon ses relations gouvernementales. Maintenant nous sommes en mesure de faire front commun et de travailler à l'émergence d'un meilleur consensus en ce qui a trait aux politiques publiques et aux enjeux nationaux dans le domaine des télécommunications.

Nous considérons avoir accompli un grand pas en créant cette nouvelle structure. C'est une initiative qui témoigne de notre nouvelle et passionnante vision de notre industrie. La création de Stentor politiques publiques Télécom Inc. s'inscrit dans un cadre plus large, représentatif de cette nouvelle vision qui a pour nom l'alliance Stentor.

Nous avons déposé aussi, monsieur le président, une trousse d'information sur l'alliance.

En effet, plus tôt cette année les principales compagnies de télécommunications canadiennes ont décidé d'enrichir leur pacte de coopération, un pacte conçu il y déjà 60 ans.

Outre Stentor politiques publiques Télécom Inc., l'alliance comprend deux autres entreprises à propriétés conjointes: le Centre de ressource Stentor et Gestion de réseaux canadiens Stentor, anciennement connus comme Télécom Canada, qui voit son mandat révisé.

Ainsi regroupées, les compagnies de télécommunications seront en mesure d'atteindre des sommets d'excellence et de compétence inégalés et ce, pour le bénéfice de tous les Canadiens.

Le Centre de ressources Stentor raccourcira le cycle de développement de nouveaux produits puisque les activités

[Traduction]

**Mme Jocelyne Côté-O'Hara, présidente et directrice générale, Stentor politiques publique Télécom Inc.:** Je suis heureuse de venir vous rencontrer aujourd'hui pour discuter du projet de loi C-62 et vous présenter la position des actionnaires de l'alliance Stentor au sujet de cette mesure législative vitale. Je suis Jocelyne Côté-O'Hara, présidente et directrice générale de Stentor politiques publiques Télécom Inc. J'ai le privilège d'être accompagnée par plusieurs de mes estimés collègues aujourd'hui: M. Jean Monty est président du conseil et chef de la direction, Bell Canada; M. Brian Canfield est président et chef de la direction, British Columbia Telephone Company; M. Don Lowry est président et chef de la direction, Alberta Government Telephones et M. Greg van Koughnett est vice-président, Affaires publiques et institutionnelles, Stentor politiques publiques Télécom Inc.

Stentor Telecom Policy Inc is a new firm that represents Canada's major telecommunications companies. We also represent their affiliates that offer mobile communications, that is, wireless service.

Before the creation of Stentor Telecom Policy, each company managed government relations in its own way. Now, we can present a common front and work at developing better consensus on public policy and national issues in the field of telecommunications.

We consider that we have taken a big step in creating this new structure. It is an initiative that shows our new and impassioned vision of our industry. The creation of Stentor Telecom Policy is part of a broader framework that is representative of this new vision called the Stentor alliance.

Mr. Chairman, we have also submitted an information kit on this alliance.

Earlier this year, Canada's major telecommunications companies decided to enhance their co-operation agreement, designed 60 years ago now.

The alliance includes, in addition to Stentor Telecom Policy Inc, two other jointly owned firms: the Stentor Resource Centre and Stentor Canadian Network Management, formerly known as Telecom Canada, whose mandate has been revised.

Grouped together in this way, the telecommunications companies will be able to reach unequalled heights of excellence and competence for the benefit of all Canadians.

The Stentor Resource Centre will shorten the development cycle of new products, since design, research and develop-



[Text]

d'ingénierie, de recherche et de développement ainsi que de marketing national et international seraient, dorénavant, regroupés.

Notre objectif consiste à ramener ce cycle de développement qui est actuellement de 4 ans, à 12 et 18 mois. Le Centre de ressource Stentor, s'assurera également de desservir tous les canadiens également en appliquant des normes uniformes et réduira aussi les coûts inutiles. Cette nouvelle façon de procéder protégera la capacité concurrentielle de l'industrie, des télécommunications sur les marchés mondiaux.

Gestion de réseau Canadien Stentor continuera à gérer et à surveiller le réseau canadien ainsi que ses interconnexions en Amérique du Nord et outre-mer. A titre d'organisation clé de la nouvelle alliance, Gestion de réseau canadien Stentor maintiendra l'accessibilité de notre infrastructure et préservera sa survie grâce à une saine gestion et à l'accès à une technologie de pointe.

Notre objectif ultime est de nous assurer que notre réseau puisse combler les besoins technologiques actuels des canadiens et aussi préparer l'avenir.

As the Honourable Minister Perrin Beatty noted, Canada has the best telephone system in the world, bar none. At the risk of appearing immodest, a large measure of that success is due to the cooperative efforts of Canada's telecommunications companies.

Canada's telecommunications system today provides our large business customers with services and prices largely comparable to or better than those offered in other countries. At the same time, our residential and smaller business customers enjoy state-of-the-art products and services and local prices that are among the lowest in the world.

Through the Stentor alliance, we intend to build on that record, not merely to rest on our laurels. That is because a strong telecommunications industry is more important now than ever before to ensuring Canada's continued prosperity.

As the Department of Communications pointed out in its initial briefing on Bill C-62, the telecommunications carriage industry alone accounts for 2.7 per cent of gross domestic product. This compares with agriculture at 2.2 per cent, logging and forestry at 0.6 per cent and mining at 1.2 per cent.

The relative importance of telecommunications as a critical sector of the economy far exceeds these GDP figures when you also take into account that it plays an enabling role in the Canadian economy and is an engine of growth for Canadian industry as a whole. For instance, telecommunications supplies the communications infrastructure needed to attract new

[Traduction]

ment activities, as well as national and international marketing, would now be combined.

Our objective is to shorten the development cycle, which now takes 4 years, to between 12 and 18 months. The Stentor Resource Centre will also make it possible to provide equal service to all Canadians, by applying uniform standards, and will thus reduce pointless costs. This new way of operating will protect the telecommunications industry's competitiveness on world markets.

Stentor Canadian Network Marketing will continue to manage and oversee the Canadian network and its North American and overseas interconnections. As a key organization in the new alliance, Stentor Canadian Network Management will maintain the accessibility of our infrastructure and ensure its survival through sound management and access to leading-edge technology.

Our ultimate goal is to ensure that our network can meet current technological needs and prepare for the future.

Comme l'a signalé l'honorable ministre Perrin Beatty, le Canada a tout simplement le meilleur réseau téléphonique au monde. Au risque de sembler présomptueuse, je dirais que cette réussite est attribuable en grande partie aux efforts de collaboration des entreprises de télécommunication du Canada.

Aujourd'hui, le réseau de télécommunication du Canada offre à nos gros clients commerciaux des services et des prix qui sont en grande partie comparables à ceux qu'offrent d'autres pays, voire meilleurs. En même temps, nos clients résidentiels et commerciaux moins gros bénéficient de produits et de services à la fine pointe de la technologie et de prix locaux parmi les plus bas au monde.

Par l'entremise de l'alliance Stentor, nous avons l'intention de bâtir sur ce bilan et non simplement de nous reposer sur nos lauriers, parce qu'une industrie des télécommunications solide est plus importante que jamais pour assurer la prospérité continue du Canada.

Comme le signalait le ministère des Communications dans sa présentation initiale accompagnant le projet de loi, l'industrie du transport de télécommunications représente à elle seule 2,7 p. 100 du produit intérieur brut. En comparaison, le secteur de l'agriculture représente 2,2 p. 100, l'industrie forestière, 0,6 p. 100 et l'industrie minière, 1,2 p. 100.

L'importance relative des télécommunications comme secteur d'activité critique de l'économie dépasse de loin ces statistiques relatives au PIB, car l'industrie joue aussi un rôle d'habilitation dans l'économie canadienne et est une locomotive de croissance pour l'industrie canadienne dans l'ensemble. Par exemple, le secteur des télécommunications

*[Text]*

business to Canada. It provides direct employment opportunity for a large number of skilled workers and stimulates a wide range of outside business activities. In addition, as you know, it substantially contributes to Canada's tax base, which in turn supports social programs.

Clearly, telecommunications has a significant and positive impact on the economic and social fabric of Canada. In other words, it binds our nation and enhances Canadian competitiveness at home and in the global marketplace.

There is no doubt that the telecommunications industry warrants the attention and recognition of its own unique legislation. Stentor applauds the Government of Canada for taking a significant first step in introducing this bill.

We welcome the opportunity to be part of the process which will lead to refinement and final passage of Bill C-62. To that end, we have also tabled a detailed submission that proposes technical amendments to the legislation. However, today we would like to focus our comments initially on the industry itself and the challenges it faces and how Bill C-62 will affect telecommunications in Canada.

Canadians are very proud of their high quality telecommunications infrastructure, and they have every right to be. The Canadian network has emerged as a world-class facility, offering Canadians affordable, reliable service in all regions of the country. Over 98 per cent of homes in Canada have a telephone, a percentage that makes Canada a world leader, and that is 5 per cent to 6 per cent better than in the United States. This accomplishment is even more impressive considering the uniquely Canadian challenges of distance, rugged terrain and sparse population. However, the 120,000 men and women who work in this industry in Canada face many new and changing circumstances which will demand that they bring their best and most creative efforts forward.

The effects of globalization on markets are being felt in this field as much as, or more than, they are in any other field. For example, the world market for telecommunications capital goods is approximately \$100 billion U.S., whereas the global market for services is about \$200 billion U.S. Canada's share of these markets combined is currently roughly 4 per cent. However, the global market for telecommunications services is the fastest growing in the service sector. It is projected to reach \$1 trillion by the end of the decade.

All players in the Canadian telecommunications field, both government and industry, must work together towards

*[Traduction]*

fournir l'infrastructure de communications nécessaire pour attirer de nouvelles entreprises au Canada. Il offre des occasions d'emploi direct à un grand nombre de travailleurs qualifiés et stimule toutes sortes d'autres activités commerciales. Comme vous le savez, l'industrie contribue en outre considérablement à l'assiette fiscale du Canada, qui appuie en retour les programmes sociaux.

Il est clair que le secteur des télécommunications a un effet important et positif sur la trame économique et sociale du Canada. Autrement dit, l'industrie cimente le Canada et favorise la compétitivité canadienne sur la scène nationale et mondiale.

Le secteur des télécommunications mérite certainement d'être reconnu et régi par une loi qui lui soit propre. Stentor félicite le gouvernement du Canada d'avoir franchi une première étape importante en déposant ce projet de loi.

Nous sommes heureux de cette occasion de participer au processus qui débouchera sur l'amélioration et l'adoption finale du projet de loi C-62. À cette fin, nous avons aussi déposé un mémoire détaillé où nous proposons des amendements techniques à la mesure législative. Nous aimerions toutefois concentrer aujourd'hui nos commentaires sur l'industrie même, les défis qu'elle doit relever et l'effet qu'aura le projet de loi C-62 sur les télécommunications au Canada.

Les Canadiens sont à juste titre très fiers de leur infrastructure de télécommunication de haute qualité. Le système canadien est devenu une installation de calibre mondial qui offre aux Canadiens un service fiable, à prix abordable, dans toutes les régions du pays. Plus de 98 p. 100 des foyers ont le téléphone, pourcentage qui place le Canada parmi les chefs de file du monde : c'est de 5 à 6 p. 100 mieux qu'aux États-Unis. Cette réalisation est encore plus impressionnante si l'on tient compte des défis particuliers au Canada que constituent les distances, le terrain accidenté et la population dispersée. Par ailleurs, les 120 000 hommes et femmes qui travaillent dans l'industrie au Canada sont confrontés aux nombreux défis posés par la nouveauté et le changement qui les obligent à y aller de leurs efforts les meilleurs et les plus créatifs.

Les effets de la mondialisation se font sentir dans le secteur des communications tout autant sinon plus que dans n'importe quel autre. Par exemple, le marché mondial des équipements de télécommunication est d'environ 100 milliards de dollars U.S., tandis que celui des services atteint environ 200 millions. Le Canada occupe environ 4 p. 100 de ces marchés combinés. Le marché mondial des services de télécommunication, qui connaît la croissance la plus forte dans le secteur des services, devrait toutefois atteindre 1 billion de dollars à la fin de la décennie.

Tous les intervenants de l'industrie canadienne des télécommunications, les pouvoirs publics et l'industrie doivent se



*[Text]*

increasing our 4 per cent share to the expanded global market. The shareholders of Stentor are committed to that goal.

Given the way negotiations are evolving in the NAFTA and the GATT, the pressure on the Canadian industry to continue to excel will certainly accelerate. Canadian policy makers must remain particularly attentive to the initiatives of our large neighbour to the south, our major trading partner. The U.S. belief that its approach should be extended to Canada is not necessarily in Canada's best interests.

L'importance des télécommunications est largement attribuable à leur double rôle. En effet, elles constituent à la fois un secteur industriel proprement dit et sont aussi une composante essentielle pour la survie de toutes les autres industries. Nous avons de ce fait une énorme responsabilité. Il nous faut réduire nos coûts afin de pouvoir baisser les prix tout en fournissant des produits de qualité supérieure.

En d'autres termes, les télécommunications doivent satisfaire les besoins quotidiens des canadiens et, simultanément, rendre les entreprises canadiennes plus concurrentielles. Il ne sera pas facile de continuer à relever ce défi dans un monde de plus en plus compétitif. La fragmentation, qui a longtemps caractérisé l'industrie canadienne, est un anachronisme que nous ne pouvons pas tolérer.

Devant la concurrence, des géants internationaux comme AT&T, British Telecom de Grande-Bretagne, Cable & Wireless et NTT du Japon, l'industrie canadienne doit constamment insister sur la qualité et la productivité. Elle se doit d'être un tremplin vers les marchés d'exportations. La clé de cette réussite réside dans le maintien d'un secteur de télécommunications solide où l'excellence peut s'épanouir sans entrave et où les canadiens peuvent obtenir des produits et des services concurrentiels.

The CRTC's decision regarding new entrants into the long-distance market is imminent. Allow me to clarify a common misconception.

Canada's telecommunications companies are not against competition; but is the subsidized entry of a competitor at the expense of a majority of subscribers true competition? Certainly not. In the air of global competition, it is an expense our customers, and indeed Canada, can ill afford. It contributes to a market distortion that will eventually erode the Canadian infrastructure of which we are so very proud.

Since 1978, competition has been gradually introduced in the industry. Today, over 20 per cent of Stentor's revenues come from competitive markets. Telephone sets, business

*[Traduction]*

donner la main pour augmenter notre part de 4 p. 100 du marché mondial accru. Les actionnaires de Stentor y sont déterminés.

L'évolution des négociations de l'ALENA et du GATT ne manquera pas d'alourdir les pressions qui s'exerceront sur l'industrie canadienne pour qu'elle continue d'exceller. Les décideurs canadiens doivent suivre avec attention particulière les initiatives de notre gros voisin du Sud, notre principal partenaire commercial. Les États-Unis croient qu'il faudrait étendre leur façon de faire au Canada, ce qui n'est pas nécessairement dans le meilleur intérêt de ce dernier.

The importance of telecommunications can be attributed, in large part, to its dual role. Telecommunications is both an industrial sector in its own right and a critical factor in the survival of all other industries. We thus have a tremendous responsibility. We must reduce our costs in order to be able to lower prices, while still providing products of superior quality.

In other words, telecommunications must meet Canadians' everyday needs and, at the same time, make Canadian businesses more competitive. It will not be easy to continue to meet this challenge in an increasingly competitive world. Fragmentation, which has long characterized Canadian industry, is an anachronism that we cannot tolerate.

In the face of competition from giants such as AT&T, British Telecom, Cable and Wireless and Japan's NTT, the Canadian industry must constantly emphasize quality and productivity. It must be a springboard for export markets. The key to this success lies in maintaining a solid telecommunications sector in which excellence can develop without hindrance and from which Canadians may obtain competitive products and services.

La décision du CRTC relative aux demandes d'accès au marché de l'interurbain est imminente. Permettez-moi de dissiper un malentendu général.

Les entreprises de télécommunication n'ont rien contre la concurrence, mais l'entrée subventionnée de concurrents aux frais de la majorité des abonnés, est-ce vraiment de la concurrence? Certainement pas. À l'époque de la concurrence mondiale, il s'agit là d'une dépense que nos clients et en fait le Canada n'ont pas les moyens d'assumer et qui contribue en outre à une déformation des marchés qui finira par affaiblir l'infrastructure canadienne dont nous sommes tellement fiers.

Depuis 1978, la concurrence s'installe graduellement dans l'industrie. Aujourd'hui, Stentor tire plus de 20 p. 100 de ses recettes des marchés compétitifs. Les appareils de téléphone,

*[Text]*

equipment, private lines, cellular service and all the data services are now competitive.

The introduction of telecommunications resale into the Canadian market represents another dimension of the pressure of a changing marketplace. Resellers lease telecommunications services at bulk discount rates from carriers and resell these services to businesses which do not use enough services on their own to be eligible for discount packages. Resellers attack or select to serve only the most lucrative markets. Nevertheless, they argue that the telephone companies should continue to be fully regulated and that the telephone companies should continue to assume full responsibility for providing affordable, universal telephone service.

The geography of Canada makes the nation very susceptible to phenomena known as bypass and cream-skimming. Resellers, which in many cases are owned by powerful foreign companies, can circumvent the Canadian network, ignoring the Canadian government's policy of maximizing the use of Canadian networks for Canadian traffic. What is more, each telephone call made through the members of the Stentor alliance contributes 20 cents per minute to keep local phone rates low. By contrast, each telephone call made through a reseller contributes, at most, 2 cents to keeping local phone rates low.

Sur le marché mondial les associations stratégiques peuvent procurer d'énormes avantages. Dans le domaine des télécommunications, cela signifie s'associer avec d'autres intervenants de calibre, de façon à assurer une complémentarité des produits et services. C'est pourquoi les actionnaires de Stentor ont fait de Télésat Canada une partie intégrale du réseau canadien.

Depuis la naissance de cette compagnie nationale de télécommunications par satellite, il y a déjà 20 ans, le gouvernement est notre partenaire dans cette entreprise. Cette nouvelle association entre les compagnies de téléphone du Canada et leur filiale de recherche avec Spar Aérospatiale, contribuera à créer une dynamique gagnante entre Télésat et les entreprises de télécommunications terrestres.

Pour rencontrer les défis que pose le marché international actuel et, en même temps assurer les investissements énormes au pays en matière de personnel et de technologie, les actionnaires de Stentor ont besoin d'un cadre législatif qui leur permette de s'épanouir d'une façon ordonnée.

Therefore, Stentor fully supports the objectives for the development of a Canadian telecommunications policy as stated in the proposed legislation. We salute the government's effort to focus on the planned growth of the industry, as well as its efficiency and competitiveness.

*[Traduction]*

l'équipement commercial, les lignes privées, le service cellulaire et tous les services de données sont maintenant compétitifs.

L'entrée en scène de la revente de services de télécommunication sur le marché canadien est un exemple des pressions engendrées par l'évolution du marché. Les revendeurs louent des services de télécommunication à des tarifs réduits sur volume auprès des entreprises de télécommunication, puis les revendent à des entreprises qui, à elles seules, n'utilisent pas assez de services pour profiter des réductions tarifaires. Les revendeurs ne choisissent que les marchés les plus lucratifs. Ils prétendent quand même que les compagnies de téléphone devraient demeurer pleinement réglementées tout en assumant la responsabilité entière de fournir un service téléphonique universel à des prix abordables.

À cause de sa géographie, le Canada est très vulnérable aux phénomènes d'évitement et d'écramage. Les revendeurs qui, dans nombre de cas, appartiennent à de puissantes compagnies étrangères peuvent éviter le réseau canadien et ne pas tenir compte de la politique du gouvernement canadien qui vise à maximiser l'utilisation des réseaux canadiens pour le trafic au Canada. En outre, chaque appel téléphonique acheminé par les membres de l'alliance Stentor apporte une contribution de 20 cents la minute au maintien des tarifs téléphoniques locaux à des niveaux raisonnables, contre une contribution maximale de 2 cents dans le cas de chaque appel téléphonique acheminé par un revendeur.

On the world market, strategic partnerships can procure enormous advantages. In the field of telecommunications, that means forming partnerships with other strong players in order to ensure that products and services are complementary. That is why Stentor members have made Telesat Canada an integral part of the Canadian network.

Since the creation of this national satellite telecommunications company, 20 years ago now, the government has been our partner in this venture. This new alliance between Canada's telephone companies and their research affiliate with Spar Aerospace will help create a winning relationship between Telesat and land-based telecommunications carriers.

In order to meet the pressures of the present international market and, at the same time, meet Canada's enormous requirements for investment in people and technology, Stentor members need a legislative framework that will enable them to develop in an orderly way.

C'est pourquoi Stentor appuie sans réserve les objectifs de la politique canadienne de télécommunication énoncés dans le projet de loi. Nous sommes très heureux que le gouvernement s'efforce d'assurer le développement ordonné de l'industrie, son efficacité et sa compétitivité.



*[Text]*

We also welcome the government's attention to the protection of the privacy of Canadians in light of the new powers of telecommunications. In fact, Stentor is currently working towards the development of new national principles and practices regarding privacy in telecommunications to guide us in the development and introduction of new services and technologies.

Three other important provisions in the new bill are of special significance to the customers and shareholders of Stentor. The first of these is the proposed licensing regime. We agree with the government that to continue the tradition of a predominantly Canadian-owned and operating telecommunications industry is vital to Canada. However, there is significant disadvantage to this imposition of a second layer of regulation in the industry. It could make the industry subject to, not only a check list of the CRTC, but also a potential list of overlapping and even conflicting wishes.

A second significant new provision of the bill calls for exemptions from the application of the Act. We applaud the government's intent not to burden all telecommunications activities with the full force of legislation. Nevertheless, we understand that the government intends to exempt three specific classes of carriers: radio common carriers, cable companies, and resellers who do not own transmission facilities. We believe the exemption power would be improved if it was shifted from exempting a class of carriers first to exempting a class of services.

In the case of cellular service, it has been apparent that the CRTC would prefer not to regulate this competitive industry. The cellular industry is already subject to the Radiocommunications Act and, therefore, it would be appropriate to exempt cellular service from an additional licensing regime and accordingly from the application of the Telecommunications Act.

Third, the bill also gives a number of new powers to the CRTC. We are very pleased that the government intends to make the regulatory process in Canada more flexible. Specifically, Bill C-62 would allow the CRTC to abstain from regulation in any market where there is a sufficient degree of competition.

As competition in the industry increases on domestic and global fronts, the government should step back and allow market forces to come into play without regulatory influence. Forbearance can be an important and effective tool provided it is used appropriately and evenly across the industry, but the customers of Stentor would be the last to enjoy forbearance from

*[Traduction]*

Nous sommes heureux aussi de l'attention que le gouvernement porte à la protection de la vie privée des Canadiens compte tenu des nouveaux pouvoirs dans le domaine des télécommunications. En fait, Stentor travaille actuellement à l'élaboration de pratiques et de principes nationaux nouveaux au sujet de la protection de la vie privée dans le domaine des télécommunications afin de guider la mise au point et le lancement de technologies et de services nouveaux.

Trois autres dispositions importantes du nouveau projet de loi ont une importance particulière pour les clients et les actionnaires de Stentor. La première a trait au régime d'attribution des permis. Nous sommes d'accord avec le gouvernement lorsqu'il affirme qu'il est vital pour le Canada de perpétuer une tradition marquée par l'existence d'entreprises de télécommunication dont la propriété et l'exploitation sont canadiennes dans la majorité des cas. L'imposition d'un deuxième cadre de réglementation dans l'industrie présente toutefois un désavantage important. Il se pourrait que l'industrie doive se conformer non seulement à une liste de conditions du CRTC, mais aussi à une liste éventuelle de souhaits du ministère qui recouperont ou contrediront la première.

Une deuxième disposition nouvelle et importante du projet de loi prévoit des exemptions de l'application de la loi. Nous félicitons le gouvernement de son intention de ne pas imposer le poids total de la mesure législative à toutes les activités de télécommunication. Nous croyons toutefois savoir qu'il a l'intention d'exempter trois catégories d'entreprises de télécommunication, soit les entreprises de radiodiffusion, les câblodistributeurs, et les revendeurs qui ne possèdent pas d'installations de transmission. Nous croyons qu'il serait possible d'améliorer le pouvoir d'exemption en exemptant des catégories d'entreprises plutôt que des catégories de services.

En ce qui concerne le service cellulaire, il est apparent que le CRTC préférerait ne pas réglementer cette industrie concurrentielle déjà assujettie à la *Loi sur les radiocommunications*. Il conviendrait donc que le service cellulaire échappe à un cadre supplémentaire d'attribution de licences et, par conséquent, à l'application de la Loi sur les télécommunications.

Troisièmement, le projet de loi accorde aussi de nouveaux pouvoirs au CRTC. Nous sommes très heureux que le gouvernement veuille assouplir le processus de réglementation au Canada. Le projet de loi C-62 permettrait au CRTC de s'abstenir de réglementer les marchés où la concurrence est suffisamment forte.

À mesure que la concurrence dans l'industrie devient plus vive sur la scène intérieure et mondiale, le gouvernement devrait faire un pas en arrière et laisser jouer les forces du marché sans intervenir par la voie réglementaire. L'abstention peut jouer un rôle important et efficace à condition d'être utilisée à bon escient et uniformément dans toute l'industrie. Les

[Text]

the competition. True competition can only exist when the competitors cannot use the regulatory arena to impede the introduction of products and services in response to market needs. The new act should establish the presumption that, once the CRTC decides to introduce competition into a given market, then it would withdraw completely from that market.

In conclusion, we can be very proud of the evolution of the Canadian telecommunications system. We can be equally proud of the unique and successful public and private partnership that built that system.

Ce n'est pas une coïncidence si le Canada a été à la fine pointe de presque toutes les innovations technologiques majeures en matière de communications au XXI<sup>ème</sup> siècle. La planification soignée et l'engagement perpétuel de fournir aux Canadiens, tant au travail qu'à domicile, les meilleurs services de télécommunications au plus bas prix, sont responsables de la renommée actuelle du système canadien.

Notre tâche doit être maintenant de protéger cette excellence. Nous nous devons d'adopter une approche équilibrée, capable de répondre aux besoins des entreprises canadiennes et de satisfaire les aspirations de tous les canadiens quel que soit leur lieu de résidence.

En d'autres termes, le projet de loi C-62, doit assurer le maintien de la prospérité canadienne en cette ère de l'information. Je vous remercie, monsieur le président.

I would be pleased to answer questions, and I will gladly direct them to those who have the wonderful operating experience I lack in providing any forms of precision that are deemed to be required.

**The Chairman:** Thank you very much for a very interesting presentation. I also thank you for being kind enough to send us in advance a copy of some of the technical amendments you would like to see. We have had a chance to review them. We have a number of technical questions that we will want to ask later.

Senator Graham may be called out for a long distance call. He has asked to go first, so I will hold my questions until later.

**Senator Graham:** I want to add my words of welcome to this galaxy of stars, presidents, chairmen, and there is even a vice president here. I hope the vice president does not feel too intimidated.

I wish to refer to page 10 of your brief.

[Traduction]

clients de Stentor seraient toutefois les derniers à profiter de l'abstention au niveau de la concurrence. La concurrence véritable n'est possible que lorsque les concurrents ne peuvent recourir à la réglementation pour bloquer le lancement de produits et de services qui visent à répondre aux besoins du marché. La nouvelle loi devrait établir la préemption selon laquelle lorsque le CRTC décidera de laisser jouer la concurrence sur un marché donné, il se retirera alors complètement du marché en question.

En somme, nous pouvons être très fiers de l'évolution du réseau de télécommunication du Canada. Nous pouvons être tout aussi fiers du partenariat unique et couronné de succès entre les secteurs public et privé qui a permis de bâtir ce système.

It is no coincidence that Canada has been at the leading edge of nearly all the major technological innovations in communications of the 20th century. Careful planning and ongoing commitment to providing Canadians, at work and at home, with the best telecommunications services at the lowest price are responsible for the current renown of the Canadian system.

Our task must now be to safeguard that excellence. We must adopt a balanced approach that can meet the needs of Canadian businesses and satisfy the aspirations of all Canadians, no matter where they live.

In other words, *Bill C-62* must ensure that Canada's prosperity is maintained in this era of information. Thank you, Mr. Chairman.

Je serai heureuse de répondre aux questions et je demanderai avec plaisir à ceux qui possèdent la merveilleuse expérience de l'exploitation qui me manque de fournir toute précision jugée nécessaire.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup de votre exposé très intéressant et d'avoir bien voulu nous faire parvenir à l'avance une copie des amendements techniques que vous aimeriez suggérer. Nous avons eu la chance de les étudier et nous aurons des questions techniques à vous poser plus tard.

Le sénateur Graham attend un appel interurbain et il a demandé à intervenir le premier. Je garderai donc ma question pour plus tard.

**Le sénateur Graham:** Je souhaite moi aussi la bienvenue à cette galaxie d'étoiles, de présidents, de présidents de conseil. Il y a même un vice-président. J'espère qu'il ne se sent pas trop intimidé.

Je voudrais passer à la page 10 de votre mémoire.



[Text]

**Mr. Greg van Koughnett, Vice-President, Legal and Corporate Affairs, Stentor Telecom Policy Inc.:** Do you mean today's document?

**Senator Graham:** It is found on page ten of today's document and page two of last night's document. You are anxious to be part of the final process which will lead to the refinement and final passage of a Telecommunications Act.

I understood that you might have had some reservations. In the text that we received last night you said you were "anxious to be a part of the process which will lead to the refinement and final passage of a Telecommunications Act."

You are being more explicit today. We recognize the subtleties of language around here, but today you are being more specific and you are referring specifically to the refinement and final passage of Bill C-62. Is that correct?

**Ms Côté-O'Hara:** That is correct.

**Senator Graham:** We noted some of the tremendous prospects that you hold out for your new partnerships with Spar and Telesat. You refer to business advantages through this type of strategic partnership.

We heard yesterday from the director of the Competition Bureau. We know that he is interested in your moves over at Stentor. What is your response today to all of those people in the country, and to be fair there are a fair number, who say that you people in the monopoly companies and Stentor are getting your hands on too much, particularly when we add Mr. Cyr's public statements that he would like to gain control of Teleglobe as well.

Perhaps you could articulate for us the "bigger is better" argument we have been hearing of and tell us more about what the benefits are.

**Ms Côté-O'Hara:** Perhaps I could start by giving you a bit more on the Stentor alliance itself, because that is the best place to start in order to respond to the question concerning why we have redefined the alliance that had served us for 60 years.

Both our submission and the remarks this morning indicate that it has been more by design and not by accident that we have developed a system in Canada that is regarded as being of such high quality and so very special, given our topography, geography, and so on.

The nineties are not the previous decades. There is recognition throughout the country that requirements have been in some part customer-driven—that is, customers wanted seamless services. They wanted to be able to receive the same type

[Traduction]

**M. Greg van Koughnett, vice-président, Affaires juridiques et institutionnelles, Stentor politiques publiques Télécom Inc.:** Du document d'aujourd'hui?

**Le sénateur Graham:** À la page dix du document d'aujourd'hui et à la page deux de celui d'hier soir. Vous voulez vraiment participer au processus final qui débouchera sur l'amélioration et l'adoption finale d'une loi sur les télécommunications.

J'ai cru comprendre que vous auriez pu avoir des réserves. Dans la version que nous avons reçue hier soir, vous dites avoir hâte de participer au processus qui débouchera sur l'amélioration et l'adoption finale d'une loi sur les télécommunications.

Vous êtes plus explicite aujourd'hui. Nous connaissons les subtilités de la langue, mais vous êtes plus précis aujourd'hui et vous parlez précisément de l'amélioration et de l'adoption finale du projet de loi C-62. Est-ce exact?

**Mme Côté-O'Hara:** En effet.

**Le sénateur Graham:** Nous avons pris note de certaines perspectives des plus intéressantes que vous entrevoyez pour vos nouveaux partenariats avec Spar et Télésat. Vous parlez des avantages commerciaux offerts par ce genre de partenariat stratégique.

Nous avons entendu hier le directeur du Bureau de la concurrence. Nous savons que ce que vous faites à Stentor l'intéresse. Qu'avez-vous à répondre aujourd'hui à tous ces gens au Canada—et il y en a beaucoup—qui affirment que les entreprises monopolistes et Stentor ont trop d'intérêts, surtout lorsque M. Cyr affirme publiquement qu'il aimerait prendre le contrôle de Téléglobe aussi.

Vous pourrez peut-être nous préciser l'argument selon lequel «gros, c'est mieux», et nous en dire un peu plus au sujet des avantages.

**Mme Côté-O'Hara:** Je pourrais peut-être commencer par vous donner un peu plus de renseignements sur l'alliance Stentor même parce que c'est la meilleure façon de commencer pour répondre aux questions de ceux qui veulent savoir pourquoi nous avons modifié l'alliance qui nous a servi pendant 60 ans.

Notre mémoire et nos propos de ce matin révèlent que c'est surtout à dessin et non par accident que nous avons mis au point au Canada un système de si grande qualité et si spécial compte tenu de notre topographie, de notre géographie, et ainsi de suite.

Les années 1990 ne ressemblent pas aux décennies précédentes. On reconnaît dans tout le pays que les besoins étaient en partie mus par les clients—c'est-à-dire que les clients voulaient des services transparents. Ils voulaient pouvoir recevoir

[Text]

of service or the same type of telecommunications service in Halifax as they would require for their businesses in Regina. There was also some form of duplication occurring throughout the system that should be addressed.

The Stentor alliance is a response to the new strategic way that companies see is important to work if we are to continue to offer services to customers—not only large ones but also all customers and subscribers. As a result we will remove duplication, create better opportunities and merge strategically together in some of the thinking that is required. On that front, this is the alliance.

As for other aspects that you have raised in terms of relationships that exist between Canadians, common carriers, and so on, I will pass that on to Mr. Monty, who can add comments to what I have said.

**Mr. Jean Monty, Chairman of the Board and Chief Executive Officer, Bell Canada:** It is a pleasure to be able to answer this question. I suspected that somebody would raise it. I did not expect it would come in the first question, but so be it. I will come back on two points with regard to Stentor itself.

When we sat together a little less than a year ago and looked at the past—and by “we” I mean a representative from each of our companies in the alliance—we saw the success of the past but we also saw that there might be failures in the future if we did not adjust our ways. Some of you will know that the Telecom Canada alliance, previously Trans-Canada Telephone System, has existed for over 60 years.

The failure of going forward was that we did not have a national carrier in Canada. We are the only country of size in the world that does not have a national carrier. When you look at the speed of change and the requirements of our customers, we have to set ourselves up as a de facto national carrier. That is what we have attempted to do.

When we look at Stentor, a lot of people say that it is a new alliance. But it is not at all. It is a 60-year-old alliance that we have set up differently from the previous one. We believe it is important to explain to you that we are trying to solidify a little more something that already exists, and has been in existence since 1931, and to set it up in such a fashion that it is equal to or better than, but certainly equal to, anything the other industrial countries have—namely, a de facto national carrier. Other countries have in effect a national carrier.

The other point I should like to bring out—and I have participated personally in a couple of these international negotiations—is that our correspondents around the world in this increasingly global environment in which we live, operate and deal, are not interested in talking to Bell Canada if it is only

[Traduction]

à Halifax le même genre de services de télécommunications dont ils auraient besoin pour leurs affaires à Regina. Il y avait aussi dans tout le système un peu de double emploi qu'il fallait supprimer.

L'alliance Stentor est une réponse à la nouvelle orientation stratégique que les entreprises jugent importantes pour continuer d'offrir des services aux clients—non seulement aux clients importants, mais à tous les clients et les abonnés. Nous mettrons donc fin au double emploi, créerons de meilleurs débouchés et des fusions stratégiques au niveau de la réflexion requise. Voilà donc ce qu'est l'alliance à cet égard.

Quant aux autres aspects que vous avez soulevés au niveau des relations entre les Canadiens, les entreprises de télécommunication et ainsi de suite, je céderai la parole à M. Monty qui pourra ajouter des commentaires à ce que j'ai dit.

**M. Jean Monty, président du Conseil d'administration et directeur général de Bell Canada:** Je suis heureux de pouvoir répondre à cette question. Je me disais bien que quelqu'un la poserait, mais je ne m'attendais pas à ce que ce soit la première. Qu'il en soit ainsi. Je reviendrai sur deux points qui ont trait à Stentor même.

Lorsque nous nous sommes réunis il y a un peu moins d'un an pour jeter un coup d'œil sur le passé—et par «nous», j'entends un représentant de chacune des entreprises membres de l'alliance—nous y avons vu les réussites antérieures, mais aussi la possibilité d'échecs futurs si nous ne changions pas notre façon de faire. Certains d'entre vous savent que l'alliance Télécom Canada, l'ancien Réseau téléphonique transcanadien, existe depuis plus de soixante ans.

Nous n'avons pas été de l'avant parce que nous n'avions pas de société nationale de télécommunication au Canada. Nous sommes le seul pays important au monde à ne pas avoir de société nationale. Lorsqu'on jette un regard sur la vitesse du changement et les besoins de nos clients, il faut nous considérer comme une société nationale de fait. C'est ce que nous avons essayé de faire.

Beaucoup de gens affirment que Stentor est une alliance nouvelle, mais ce n'est pas du tout le cas. Il s'agit d'une alliance qui a 60 ans et que nous avons réorganisée. Nous essayons de consolider encore un peu quelque chose qui existe déjà depuis 1931, et d'établir une structure peut-être meilleure, mais moins égale à celle dont disposent tous les autres pays industriels, c'est-à-dire une société nationale de télécommunication de fait. D'autres pays comptent en fait une entreprise nationale.

L'autre point que j'aimerais souligner—et j'ai participé personnellement à quelques-unes de ces négociations internationales—c'est que dans ce contexte de plus en plus planétaire où nous vivons, travaillons et négocions, nos correspondants ne sont pas intéressés à discuter avec Bell Canada si



[Text]

covering Ontario and Quebec. They are not interested in talking only to the people of British Columbia or the people of Alberta that we represent here. If the other CEOs of the other companies were here they would say the same thing. They want someone who represents everyone in Canada. They talk for the U.S. They are a national carrier for the U.S. They talk for Germany, France or Britain, and they want to talk to Canada.

For us to be able to do that quickly, we had to solidify our alliance in order to be able to speak as a strong alliance for all parts of Canada—at least for the representatives of our alliance. When you say: What are the advantages? In addition to what Ms Côté-O'Hara has said with regard to cost, speed of reaction of market, and so on, these two factors are very important as well.

When you come to the issue of size and concentration, it is more complicated. I do not want to take too much time. If I go on too long, stop me and I will be delighted to wait for other questions.

One cannot dissociate concentration from size, particularly with a smaller country, as Canada is when compared to the United States, which we live beside. In this new economic order in which we live some people who criticize our actions at this stage are, unfortunately, using what I would call narrow-minded demagoguery with no foundation in reality. This new global environment in which we live will not permit us to be fragmented.

Ms Côté-O'Hara has raised the point of fragmentation a couple of times in her notes to you. When you sit down in front of someone like AT&T you might know that AT&T's excess capacity on the network can carry all of Bell Canada's traffic that we actually have. We are not talking here of adding facilities. We represent less than 5 per cent of the North American traffic. When you think in terms of globalization in a business like ours, we are not selling goods that are carried on trains or trucks or planes; we are selling electronics and air waves. It is very difficult to think of a business like ours without thinking of the globalization process that we are into.

**The Chairman:** But AT&T does not have any kind of network in Canada. It is not here.

**Mr. Monty:** Ask yourself why AT&T is advertising full page ads in the *Globe and Mail*. It is certainly not to sell a few PBXs. If you look, for example, at the Canada-U.S. traffic, there is \$1 billion each way. There is over \$2 billion worth of traffic annually between Canada and the U.S. in our business—that is, long distance.

[Traduction]

l'entreprise est active en Ontario et au Québec seulement. Ils ne sont pas intéressés à discuter uniquement avec la Colombie-Britannique ou l'Alberta, que nous représentons ici. Si les autres chefs de la direction des autres entreprises étaient ici, ils tiendraient les mêmes propos. Nos interlocuteurs veulent un porte-parole pour tout le Canada. Ils représentent les États-Unis, en tant qu'entreprise nationale de télécommunication. Ils représentent l'Allemagne, la France ou la Grande-Bretagne, et ils veulent discuter avec le Canada.

Pour pouvoir le faire rapidement, nous avons dû consolider notre alliance afin de présenter un porte-parole solide de toutes les régions du Canada—au moins des entreprises représentées à l'alliance. Et les avantages? Outre ce que M<sup>me</sup> Côté-O'Hara a dit au sujet des coûts, de la vitesse de réaction du marché et ainsi de suite, ces deux facteurs sont très importants aussi.

Lorsqu'il est question de taille et de concentration, c'est plus compliqué. Je ne veux pas prendre trop de temps. Si j'en prends trop, arrêtez moi et je répondrai avec plaisir à d'autres questions.

On ne peut dissocier la concentration de la taille, particulièrement dans un petit pays comme le Canada par rapport à notre voisin américain. Dans le nouvel ordre économique où nous vivons maintenant, certaines critiques font malheureusement preuve de ce que j'appelle démagogie à l'esprit étroit sans aucun fondement dans la réalité. Le nouveau contexte global où nous vivons ne permettra pas la fragmentation.

M<sup>me</sup> Côté-O'Hara a abordé la question de la fragmentation à quelques reprises dans ses notes. Lorsqu'on discute avec un interlocuteur comme AT&T, on sait que la capacité de surplus du réseau d'AT&T pourrait transporter la totalité du trafic de Bell Canada. Il n'est pas question ici d'ajouter des installations. Nous représentons moins de 5 p. 100 du trafic nord-américain. Lorsqu'on parle de mondialisation dans un secteur d'activité comme le nôtre, nous ne vendons pas des biens transportés par train, par camion ou par avion. Nous vendons de l'électronique et des ondes. Il est très difficile de penser à une entreprise comme la nôtre sans penser à la mondialisation déjà amorcée.

**Le président:** AT&T n'a toutefois pas de réseau au Canada.

**M. Monty:** Demandez-vous pourquoi AT&T publie des annonces pleine page dans le *Globe and Mail*. Ce n'est certainement pas pour vendre quelques services PBX. Le trafic entre le Canada et les États-Unis atteint 1 milliard de dollars dans chaque direction. Il y a plus de 2 milliards de dollars de trafic par année entre le Canada et les États-Unis dans notre secteur d'activité—celui de l'interurbain.

[Text]

We live in a country that is almost a large one-town city very close to the border of the U.S.. Once they already have a significant share of that \$1 billion of traffic coming up north, would it not be interesting for them to get a large share of that \$1 billion of traffic going south from Canada?

**The Chairman:** By leasing it from you?

**Mr. Monty:** Yes, at 10 cents on the dollar, and, taking away the 60 cents on the dollar we make on long distance, that is a big difference. The average we make on private line services is about 10 per cent—and these numbers are filed with the CRTC. We make 65 cents on the dollar on long distance. So it is true that we make 10 cents, but you give up 55 cents. When you are talking billions of dollars you are talking hundreds of millions of dollars of contribution to keep local rates low in Canada. That is only one aspect.

The other aspect—and I am sure some of you have been told about this— is that the FCC approved the filing of Megacom last year. Megacom is basically a service that permits Canadian companies to go to the border through a private circuit of our companies and to get into the U.S. system—that is, the AT&T system in particular in this case—and go anywhere in the U.S. They can then come back to Canada if they so choose with no restriction, or they can go overseas. That is not allowed in the Canadian rules. But again it comes to this issue: How do you regulate electrons or electricity going through our waters?

It is an impossible process over time. When you talk about size and concentration you have to be careful of the issues that you put on the table.

The Rogers group has significant concentration. It is not the size that we represent, but it is involved in cable and broadcasting as well as in telecommunications. The Broadcasting Act prevents us—at least it prevents Bell Canada—from being directly involved in broadcasting.

What issues do we want to talk about? Do we want to be competitive internationally? Do we want to talk about medium versus medium? All these issues have to be on the table. I could talk all afternoon on the subject, as you can probably surmise, but I will stop here for the moment and wait for more specific questions on the topic so that I do not take two hours of your good time.

**Senator Graham:** I want to go to page 21 of your brief, where you talk about the fact that you do not like the licensing proposal, where the minister will license, because it will add another layer of regulation—that is, the Department of Com-

[Traduction]

Nous vivons dans un pays qui est presque une grosse ville située tout près de la frontière américaine. Si elle a déjà une partie importante de ce milliard de dollars de trafic vers le nord, ne serait-il pas intéressant pour cette entreprise d'obtenir une part importante du milliard de dollars de trafic vers le sud, en provenance du Canada?

**Le président:** En le louant de vous?

**M. Monty:** En effet. À 10 cents le dollar, et si l'on enlève les 60 cents le dollar que nous faisons sur les interurbains, la différence est importante. En moyenne, nous faisons environ 10 cents sur les services de ligne privée—et ces chiffres sont déposés au CRTC. Nous faisons 65 cents le dollar sur les interurbains. Il est donc vrai que nous faisons 10 cents, mais vous abandonnez 55 cents. Lorsqu'il est question de milliards de dollars, on parle d'une contribution de centaines de millions de dollars qui servent à maintenir les tarifs locaux à leur bas niveau au Canada. Ce n'est là qu'un seul aspect de la question.

L'autre aspect—et je suis sûr qu'on en a parlé à certains d'entre vous—c'est que la FCC a approuvé la demande de Megacom l'année dernière. Megacom est essentiellement un service qui permet aux entreprises canadiennes de se rendre à la frontière en empruntant un circuit privé de nos entreprises, d'entrer dans le réseau américain—c'est-à-dire le réseau d'AT&T en particulier dans ce cas— et de se rendre n'importe où aux États-Unis, de revenir au Canada sans restriction, ou de se rendre outre-mer. Les règles canadiennes ne le permettent pas. Là encore, la question est la même : comment réglementer les électrons ou l'électricité qui circulent dans nos eaux?

C'est impossible dans le temps. Lorsqu'il est question de taille et de concentration, il faut faire attention aux enjeux mis sur la table.

Le groupe Rogers est très concentré. Ce n'est pas la taille que nous représentons, mais le groupe est actif dans les secteurs de la câblodistribution, de la radiodiffusion et des télécommunications. La Loi sur la radiodiffusion nous empêche—elle empêche au moins Bell Canada —d'œuvrer directement dans la radiodiffusion.

De quoi allons-nous parler? Voulons-nous être compétitifs sur le plan international? Voulons-nous parler de médium contre médium? Toutes ces questions doivent être mises sur la table. Je pourrais en parler tout l'après-midi, comme vous vous en doutez probablement, mais je m'en tiendrai à cela pour le moment et j'attendrai d'autres questions précises afin d'éviter de prendre deux heures de votre temps précieux.

**Le sénateur Graham:** À la page 21 de votre mémoire, vous dites que vous n'êtes pas en faveur de la proposition qui permettrait au ministre d'attribuer des licences parce qu'elle ajoute un autre cadre réglementaire—c'est-à-dire le ministère



[Text]

munications—on top of the CRTC regulations. That has been a common theme of many witnesses before this committee.

But in trying to read the meaning of your excellent prose, are you suggesting that we get rid of the licensing procedure altogether, or will fine-tuning not help? Should this power go to the CRTC or do you think it should be removed altogether?

**Ms Côté-O'Hara:** Our submission does in some detail explain our position on licensing, including the annex that covers the technical amendments.

Our position is that a permanent licence is more appropriate, and that moving towards the concept of a certificate of public convenience and necessity, which Mr. van Koughnett can explain, is another vehicle by which to assure the permanent licence that should go to all common carriers at present.

The concern here, as we have expressed, is for overlapping or conflicting types of obligations when already the regulatory commission is very much aware of our industry and very much involved in it. We believe that having a licensing regime for new entrants would appear appropriate, but those who are common carriers should be given a permanent licence.

**The Chairman:** May I ask you about that particular language of convenience and necessity? I once represented an oil company, and I know that the language used for trucking, oil and other companies was found by the courts to be extremely difficult to interpret and to apply—and that language is fairly old. Why would you choose a fairly antiquated standard? I could not understand it when I read the language.

**Ms Côté-O'Hara:** It is perhaps as a concept. I will let Mr. van Koughnett answer that question.

**Mr. van Koughnett:** The point that we attempted to draw from the concept of a certificate of public convenience and necessity is not the text itself—the word “licence” is perfectly appropriate — but rather the thought that once it has been found appropriate that a particular entity serve the telecommunications needs of Canadians, then that is a permanent licence and it would require the breach of a specific provision such as the degree of foreign ownership to revoke that licence.

The concept that we are asking for is that there not be a second regulator imposed through the renewal of licences proceedings.

**The Chairman:** In any regime of public convenience and necessity the same entry test has been applied to all, old and new alike, and has never been used to create the two-tiered type of regulatory regime that you are proposing. That is what I find confusing.

[Traduction]

des Communications en plus du CRTC. Ce thème commun est revenu dans un grand nombre des témoignages que nous avons entendus.

Mais si j'essaie de comprendre votre excellente prose, suggérez-vous de supprimer complètement la procédure d'attribution des licences, ou ne serait-il pas utile de l'améliorer? Faudrait-il accorder le pouvoir au CRTC, ou le supprimer tout simplement?

**Mme Côté-O'Hara:** Notre mémoire explique en détail notre position sur les licences, et l'annexe traite des amendements techniques.

Nous sommes d'avis qu'une licence permanente convient mieux, que l'adoption du concept d'un certificat de commodité et de nécessité publiques, que M. van Koughnett peut expliquer, serait un autre moyen d'assurer la licence permanente que devraient recevoir toutes les entreprises de télécommunication.

Comme nous l'avons dit, ce que l'on craint en l'occurrence, ce sont les obligations qui se chevauchent ou entrent en conflit alors que l'organisme de réglementation connaît déjà très bien notre industrie et la suit de près. Un régime d'attribution de licences pour les nouveaux arrivants semblerait approprié, mais les entreprises de télécommunication devraient obtenir une licence permanente.

**Le président:** Pourrais-je poser une question au sujet de la commodité et de la nécessité? J'ai déjà représenté une société pétrolière et les tribunaux ont eu extrêmement de difficulté à interpréter et à appliquer la terminologie utilisée dans cette industrie. Cette terminologie est assez vieille. Pourquoi choisir une norme plutôt dépassée? Je n'ai pu comprendre le texte lorsque je l'ai lu.

**Mme Côté-O'Hara:** Le concept l'est peut-être. Je laisserai M. van Koughnett répondre à cette question.

**M. van Koughnett:** Ce que nous avons essayé de tirer du concept d'un certificat de commodité et de nécessité publiques, ce n'est pas le texte même—le mot «licence» convient parfaitement—mais plutôt l'idée que lorsqu'il a été jugé nécessaire qu'une entité en particulier réponde aux besoins de télécommunication des Canadiens, il s'agit alors d'une licence permanente. Pour la révoquer, il faudrait une infraction à une disposition en particulier comme celle qui a trait à la propriété étrangère.

Ce que nous demandons par conséquent, c'est qu'on n'impose pas un deuxième cadre réglementaire par le biais des renouvellements de licence.

**Le président:** Dans tout régime de commodité et de nécessité publiques, le même test d'entrée a été appliqué à tous les requérants, anciens et nouveaux, et n'a jamais servi à créer le genre de régime réglementaire à deux niveaux que vous proposez. Voilà ce qui prête énormément à confusion pour moi.

[Text]

**Mr. van Koughnett:** Mr. Chairman, there was no attempt to argue for a two-tier regulatory regime. The concept of licensing would apply to all new entrants pursuant to clause 80, the transitional provisions.

**The Chairman:** The second tier is a permanent licence; a permanent licence and a non-permanent licence are the two tiers.

**Mr. van Koughnett:** No, all licensees would be permanent licensees.

**Senator Forrestall:** Including new entrants?

**Mr. van Koughnett:** Including new entrants, once entry is complete. The details of accomplishing that in language are transparent in the changes proposed in clauses 80(1) to 19(1) and 21(2). I am referring to pages 1 and 2 of the annex.

**Senator Graham:** Does Professor Janisch agree with that interpretation?

**Professor Janisch:** It would seem to me that the notion of permanent licence in itself is an interesting idea. One normally thinks of licences as not being permanent; they are granted subject to a continuing scrutiny with the possibility of the licence being revoked. I am not sure I can understand the notion of a permanent licence; it would be a complete contradiction in terms.

**Mr. van Koughnett:** Mr. Chairman, it was for that reason that I thought it might be helpful to suggest there was an analogy with the certificate of public convenience and necessity; to avoid causing confusion with the concept of a licence that need not be renewed.

The sole reason for proposing that licences not be reviewed is because the CRTC is staffed with dedicated and highly competent technical regulatory folk who perform all of the functions performed by the Department of Communications, in the context of a proceeding leading to licence renewal.

**Professor Janisch:** You want to move the substantive provisions of licensing to the CRTC?

**Ms Côté-O'Hara:** That is correct.

**Professor Janisch:** To what extent is licensing worth anything at all, as you suggested?

**Mr. van Koughnett:** The reason that we perceive it would be appropriate, in the public interest, for there to be the introduction of a concept of licensing relates to new entry which can now be accomplished outside the four corners of the licensing provisions of the Radiocommunications Act.

[Traduction]

**M. van Koughnett:** Monsieur le président, on n'a aucunement essayé de défendre le système de réglementation à deux niveaux. Le concept de l'attribution de licences s'appliquerait à tous les nouveaux arrivants conformément à l'article 80, celui des dispositions transitoires.

**Le président:** Le deuxième niveau est celui de la licence permanente : les deux niveaux sont ceux de la licence permanente et de la licence non permanente.

**M. van Koughnett:** Non, toutes les licences seraient permanentes.

**Le sénateur Forrestall:** Y compris celles des nouveaux arrivants?

**M. van Koughnett:** Y compris celles des nouveaux arrivants, une fois le processus terminé. Les modifications proposées aux paragraphes 80(1), 19(1) et 21(2) traduisent en détail la façon d'y parvenir. Je parle des pages 1 et 2 de l'annexe.

**Le sénateur Graham:** Est-ce que le professeur Janisch est d'accord avec cette interprétation?

**Le professeur Janisch:** Le concept de la licence permanente me semble intéressant en soi. On n'associe habituellement pas la permanence aux licences qui sont attribuées sous réserve d'un examen continu et qui peuvent être révoquées. Je ne comprends pas très bien le concept d'une licence permanente. Ces deux termes me semblent en réalité tout à fait contradictoires.

**M. van Koughnett:** Monsieur le président, c'est pourquoi j'ai cru qu'il pourrait être utile de suggérer qu'il y a une analogie avec le certificat de commodité et de nécessité publiques, et ce, afin d'éviter toute confusion avec le concept d'une licence qu'il n'est pas nécessaire de faire renouveler.

La seule raison pour laquelle on propose que les licences ne soient pas renouvelées, c'est parce que le CRTC est doté d'un personnel de réglementation technique dévoué et très compétent qui effectue déjà le travail que pourrait faire le ministère des Communications dans le contexte d'une procédure de renouvellement des licences.

**Le professeur Janisch:** Vous voulez confier au CRTC les dispositions de fond qui ont trait à l'attribution des licences?

**Mme Côté-O'Hara:** En effet.

**Le professeur Janisch:** Que vaut l'attribution de licences comme vous l'avez laissé entendre?

**M. van Koughnett:** Il conviendrait, dans l'intérêt du public, de mettre en place le concept de l'attribution des licences à cause des nouveaux arrivants qui peuvent maintenant s'implanter dans l'industrie sans devoir se conformer aux dispositions de la *Loi sur les radiocommunications* qui ont trait à l'attribution de licences.



[Text]

In the old days there was no policing of new entry since it always took place by virtue of the use of the radio spectrum. The licensing of specific microwave installations constituted *de facto* the licensing provision. With the introduction of fibre optics as a significant means by which to achieve major facilities-based entry, it would seem appropriate that a new licensing regime be instituted for that new technology. That is the portion of Part II of the telecommunications bill that should be retained, in our view.

**Professor Janisch:** Mr. van Koughnett, under a public convenience and necessity-licensing scheme such as that which used to be in the trucking industry, which has been abandoned as totally inadequate and inappropriate in more competitive times, would you not agree that in that regime that each time a trucking company got larger, it had to go back to the regulator on the same terms as the new entrants and seek permission to expand its size? It did not give a complete licence, a permanent licence, and then have new entrants competing for public convenience licenses. It was the same regime applied to everyone each time a trucking company wanted to expand.

**Mr. van Koughnett:** Yes. It would be appropriate if the Department of Communications, in issuing its licences for new entry, would seek to use language that would be sufficiently broad to ensure there was no need for regular returns to the department for increases in the licensing regime.

**Professor Janisch:** The Stentor companies that have a licence could grow and grow and enter new services and new fields without ever having to go back and get a licence amendment on the public convenience and necessity?

**Mr. van Koughnett:** The attempt, Mr. Chairman, has not been to differentiate between two licensing schemes, one for new entrants and one for the incumbent carriers. The concept is simply to say that the CRTC regulatory regime constitutes an adequate form of regulation for the incumbent carriers as at today and, accordingly, a permanent licence should be granted to those carriers pursuant to the transitional provision of clause 80(1). Once a licence is issued for the new entrant, it would that new licensing regime should be as broad as the licensing regime for the present incumbent.

**The Chairman:** I would like to move on. There are several senators with questions.

[Traduction]

Auparavant, il n'était pas nécessaire de surveiller les nouveaux arrivants parce qu'ils devaient toujours utiliser le spectre radio. L'attribution d'une licence à des installations particulières à micro-ondes constituait de fait l'attribution d'une licence. Avec l'avènement de la fibre optique, moyen important de créer une entreprise importante dotée d'installations, il semblerait approprié d'établir un nouveau régime d'attribution de licences pour cette nouvelle technologie. Cela représente la portion de la partie II du projet de loi sur les télécommunications qu'il faudrait selon nous conserver.

**Le professeur Janisch:** M. van Koughnett, dans un régime d'attribution de licences fondé sur la commodité et la nécessité publiques comme celui qu'on utilisait dans l'industrie du camionnage, et qu'on a laissé tomber parce qu'il est totalement dépassé à une époque de concurrence accrue, ne conviendrez-vous pas que dans le cadre de ce régime, chaque fois qu'une compagnie de camionnage prenait de l'expansion, elle devait se présenter de nouveau devant l'organisme de réglementation, sur le même pied que les nouveaux arrivants, et demander la permission de prendre de l'expansion? Autrement dit, l'organisme de réglementation n'accordait pas une licence complète et permanente, pour laisser ensuite les nouveaux arrivants s'arracher les licences de commodité publique. On appliquait le même régime à tout le monde chaque fois qu'une compagnie de camionnage voulait prendre de l'expansion.

**M. van Koughnett:** Oui. Il conviendrait certainement que le ministère des Communications, en attribuant ses licences aux nouveaux arrivants, utilise une terminologie suffisamment générale pour qu'il ne soit pas nécessaire de revenir régulièrement lui demander des augmentations dans le cadre du régime d'attribution des licences.

**Le professeur Janisch:** Les entreprises Stentor qui sont titulaires d'une licence pourraient prendre de l'expansion sans fin, se lancer dans de nouveaux domaines et offrir de nouveaux services sans avoir jamais à demander une modification de licence à l'égard de la commodité et de la nécessité publiques?

**M. van Koughnett:** Monsieur le président, on n'a pas essayé d'établir une distinction entre deux régimes d'attribution de licences, un qui régirait les nouveaux arrivants et l'autre, les télécommunicateurs titulaires d'une licence. On veut simplement dire que le régime réglementaire du CRTC permet de réglementer suffisamment les télécommunicateurs titulaires d'une licence, et c'est pourquoi il faudrait leur accorder une licence permanente conformément aux dispositions transitoires du paragraphe 80(1). Dans le cas des nouveaux arrivants, lorsqu'une licence leur est attribuée, le nouveau régime d'attribution des licences devrait être aussi général que celui qui s'applique au titulaire actuel.

**Le président:** J'aimerais continuer, car plusieurs sénateurs ont des questions.

[Text]

**Senator Spivak:** Could you tell me how you think foreign competitors will access the Canadian marketplace? Will they enter it directly or as resellers?

In your previous statement to the Competitive Telecommunications Association you stated that in many cases these alternative operators are owned by strong foreign telecommunications companies, and they denied that.

You state on page 8 of your previous statement that the resellers possess the technical expertise to configure networks which circumvent the Canadian system. They also denied that.

When it is as technically competent as it is, why can't Stentor deploy its expertise to counter the resellers? Does the full responsibility of providing affordable, universal telephone services, prevent Stentor from designing better computer software services to satisfy the needs of customers?

I am asking your view on the role of the resellers.

**Ms Côté-O'Hara:** It is important to note that the provisions in the legislation do cover some aspects of foreign ownership which we consider appropriate. Then we have to look at the way in which foreign carriers operate directly or indirectly into Canada. To paint a better picture, I will pass this on to Brian Canfield who has lived the experience in British Columbia of the phenomena that have been evident in the last years in the changing marketplace.

**Mr. B.A. Canfield, President and Chief Executive Officer, BC Tel:** Senator, there are many parts to your question. I would like to start with an observation on the technical aspects. We do not have a technical problem in Canada. We have a pricing problem.

**Senator Spivak:** I did not quite understand it.

**Mr. Canfield:** Our prices in Canada are not determined on a cost-based pricing arrangement. They are determined on a value of service arrangement we have enjoyed for many years and allows us to have contribution to local service.

The foreign-based competition can come in here with a different orthodoxy, entirely in terms of the way they price their services, and allow services to be priced below a level that we are currently allowed.

To apply to bring our prices down to the prices that are in existence with the reselling operation, puts us in a position of having to go forward with due process and due process takes time in the current situation. It has not been something that occurs quickly. I can only speak for British Columbia, but 6 per cent of our total market share of message toll is now the

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** Comment croyez-vous que les concurrents étrangers auront accès au marché canadien? Directement, ou comme revendeurs?

Dans votre déclaration à l'Association pour des télécommunications compétitives, vous avez affirmé que dans nombre de cas, ces exploitants appartiennent à de solides entreprises étrangères de télécommunication, ce qu'ils ont nié.

Vous dites à la page 8 de votre déclaration précédente que les revendeurs possèdent les compétences techniques nécessaires pour configurer des réseaux capables de contourner le système canadien, ce qu'ils ont nié aussi.

Pourquoi Stentor, qui possède tant de compétences techniques, ne peut-elle les mettre à contribution pour rivaliser avec les revendeurs? Comme elle doit offrir des services téléphoniques abordables et universels, cela empêche-t-il Stentor de concevoir de meilleurs services de logiciel pour répondre aux besoins des clients?

Je voudrais savoir ce que vous pensez du rôle des revendeurs.

**Mme Côté-O'Hara:** Il importe de noter que les dispositions de la mesure législative portent sur certains aspects de la propriété étrangère que nous jugeons appropriés. Il faut ensuite examiner comment les entreprises étrangères opèrent directement ou indirectement au Canada. Pour vous donner une meilleure idée, je vais demander à Brian Canfield de vous répondre. Il a vécu, en Colombie-Britannique, les phénomènes qui se manifestent depuis quelques années sur le marché en pleine évolution.

**M. B.A. Canfield, président et chef de la direction, BC Tel:** Votre question comporte de nombreuses parties, sénateur. J'aimerais commencer par faire une observation sur les aspects techniques. Nous n'avons pas vraiment de problème technique au Canada. Nous avons plutôt un problème de prix.

**Le sénateur Spivak:** Je ne comprends pas très bien.

**M. Canfield:** Les prix au Canada sont fixés en fonction non pas d'une entente d'établissement des prix fondée sur les coûts, mais plutôt d'une entente relative à la valeur du service comme celle qui existe depuis des années et qui nous permet de contribuer au service local.

La concurrence de l'étranger peut se présenter ici avec une philosophie entièrement différente quant à la façon d'établir le prix de ses services, et en fixer le prix à un niveau inférieur à celui dont nous ne pouvons même pas nous approcher.

Demander de réduire nos prix au niveau de ceux que pratiquent les revendeurs nous obligerait à recourir à l'application régulière, qui prend du temps à l'heure actuelle. Cela ne se fait pas rapidement. Je puis parler au nom de la Colombie-Britannique seulement, mais les revendeurs occupent 6 p. 100 de notre part totale du marché des messages tarifés. Quant à



[Text]

domain of resellers. However, to talk about cross border, let me make a point that is very significant one.

In our customer band, senator, bands of customers who spend greater than \$1,000 a month in Canada-U.S. traffic, BC Tel has now lost 65 per cent of that market. We are left with 35 per cent of the market of Canada-U.S. traffic of customers who spend greater than \$1,000.

**The Chairman:** To whom was it lost?

**Mr. Canfield:** It was lost to a myriad of resellers, senator, not the least of which is Cable and Wireless. I do not have the exact number, but I believe in British Columbia there are now 20 resellers operating out of a population of 40 in Canada.

**The Chairman:** We were told this morning that of all the resellers in Canada today, 85 per cent are Canadian owned, that there are basically just two foreign-owned resellers, one being IBM and the other Cable and Wireless. Do you have information that is different from that?

**Mr. Canfield:** I do not have a breakdown of who has what market share in the reselling community. I have an aggregated number that I can offer now. I can certainly attempt to provide you with information.

**The Chairman:** My key point is that we have been told that 85 per cent of the resellers are Canadian-owned or small corporations.

**Mr. Canfield:** Not for a moment wanting to dispute that, Mr. Monty has already made reference to the AT&T megacom service and how that situation is one form of bleeding off traffic, not reselling in that same context, but of traffic going through the multinational hubs in the United States and carrying on. Then there is Cable and Wireless, which have a significant growth. The growth that we have seen in the reselling activity in the last year is far beyond any of the projections offered up in the CRTC deliberations when the 90-3 decision was made.

**Senator Spivak:** This is not competition because you are regulated and they are not at a price level. Is that what you are stating?

**Mr. Canfield:** Essentially.

**Senator Spivak:** You cannot compete there?

**Mr. Canfield:** We cannot compete on a equal footing.

**Senator Spivak:** That is the key point in terms of the resellers. I am attempting to determine the key point between the so-called dominant monopoly and the resellers.

[Traduction]

ce qui se passe outre-frontière, permettez-moi de faire valoir un argument très important.

Dans notre créneau de clientèle, sénateur, c'est-à-dire des clients qui dépensent plus de 1 000 \$ par mois en trafic entre le Canada et les États-Unis, BC Tel a maintenant perdu 65 p. 100 du marché en question. Il nous reste 35 p. 100 du marché du trafic canado-américain des clients qui dépensent plus de 1 000 \$ par mois.

**Le président:** À qui l'avez-vous perdu?

**M. Canfield:** À une foule de revendeurs, sénateur, dont Cable and Wireless n'est pas le moindre. Je n'en pas le chiffre exact, mais je crois qu'il y a actuellement en Colombie-Britannique 20 revendeurs sur la quarantaine qui existent au Canada.

**Le président:** On nous a dit ce matin que 85 p. 100 des revendeurs actuels au Canada appartiennent à des intérêts canadiens, qu'il n'y a essentiellement que deux revendeurs qui appartiennent à des intérêts étrangers, soit IBM et Cable and Wireless. Avez-vous des renseignements différents?

**M. Canfield:** Je n'ai pas de ventilation sur qui détient quelle part de marché parmi les revendeurs. J'ai un chiffre global que je puis vous donner maintenant. Je puis certes essayer de vous fournir des renseignements si vous le voulez.

**Le président:** Ce que je veux dire surtout, c'est qu'on nous a affirmé que 85 p. 100 des revendeurs appartenaient à des intérêts canadiens ou sont de petites entreprises.

**M. Canfield:** Je n'ai nullement l'intention de contester ce chiffre. M. Monty a déjà fait allusion au service Megacom d'AT&T en disant qu'il s'agissait d'une façon d'attirer du trafic qui n'est pas de la revente dans le même contexte, mais plutôt du trafic qui passe par les centres multinationaux des États-Unis pour aller ensuite plus loin. Il y a ensuite Cable and Wireless qui connaît une croissance importante. La croissance qu'a connue le secteur de la revente au cours de la dernière année dépasse de loin toute projection présentée au cours des délibérations devant le CRTC avant qu'il rende sa décision 90-3.

**Le sénateur Spivak:** Ce n'est pas de la concurrence, parce que vous êtes réglementés et que les revendeurs ne s'établissent pas à un niveau de prix en particulier. Est-ce là ce que vous voulez dire?

**M. Canfield:** Essentiellement.

**Le sénateur Spivak:** Vous ne pouvez faire concurrence sur ce marché?

**M. Canfield:** Nous ne pouvons faire concurrence à armes égales.

**Le sénateur Spivak:** Voilà le point clé en ce qui a trait aux revendeurs. J'essaie de cerner le point clé entre ce qu'on appelle le monopole dominant et les revendeurs.

[Text]

**Mr. D. Lowry, President and Chief Operating Officer, AGT Limited:** It is really a question of arbitrage.

**Senator Spivak:** They claim not.

**Mr. Lowry:** We cannot get the price to the point where we could offer the same service. As we have to subsidize local to drop the price to that point, the deficit would have to be made up somewhere. It is not a question of not willing or not wanting to serve, we just cannot get that price down at this time.

**The Chairman:** Mr. Monty, I believe you had a point.

**Mr. Monty:** You asked how American companies, European companies or other foreign companies could get into the Canadian market. The most obvious is resale because it is the simplest and there is no restriction on it. To me the resale issue in Canada is a major loophole of our environment.

Let me give you an example of what happened to Japan and the United Kingdom when they introduced competition. There is basically no resale in the U.K. because the rules are not financially advantageous. It took five years for Cable and Wireless to get about 5 per cent of the market. Perhaps it only wanted 5 per cent, but it only has 5 per cent. In Japan, with about 60, there are more resellers than real facilities-based carriers, my understanding is it is about the same time frame for the same percentages. It would not be fair for me or anyone else to say that the comparison is good between Japan, the U.K. and Canada, there is no question about that.

In our market, as Brian Canfield has stated, in a matter of a few years we have lost 6 per cent to resellers. We are leaving our flanks wide open for this issue.

I believe, senator, you stated that 85 per cent of resellers are Canadian owned and 15 per cent are U.S. owned. Unfortunately, not having the data—we know little pieces here and there—very often in any industry there is strong concentration. In our industry 1 per cent of our customers provide us with 20 per cent of our revenues.

It would be interesting to find out the percentage of revenue from foreign companies. When one says “foreign”, is it 51 per cent owned by Canadians therefore it is Canadian? I will give the example of American Airlines looking at the purchase of Canadian Airlines. It will buy only 20 or 25 per cent of Canadian Airlines. However, most probably it will provide that

[Traduction]

**M. D. Lowry, président et chef de la direction, AGT Limited:** C'est une question d'arbitrage en réalité.

**Le sénateur Spivak:** Ils affirment que non.

**M. Lowry:** Nous ne pouvons fixer le prix au niveau où nous pourrions offrir le même service. Comme nous devons subventionner le service local, si nous baissions le prix à ce niveau, il faudrait combler l'écart quelque part. Ce n'est pas que nous ne voulons pas servir ou que nous n'y sommes pas disposés. C'est plutôt que nous ne pouvons tout simplement baisser le prix pour le moment.

**Le président:** Monsieur Monty, je crois que vous aviez quelque chose à dire.

**M. Monty:** Vous avez demandé comment des entreprises américaines, européennes ou d'autres entreprises de l'étranger pouvaient s'implanter sur le marché canadien. Le secteur de la revente est le plus évident, parce qu'il est le plus simple et qu'il n'est soumis à aucune restriction. La question de la revente au Canada est une échappatoire d'envergure dans notre contexte.

Permettez-moi de vous donner un exemple de ce qui s'est passé au Japon et au Royaume-Uni au moment où l'on a ouvert la porte à la concurrence. Il n'y a essentiellement pas de revente au Royaume-Uni parce que les règles en vigueur ne sont pas avantageuses sur le plan financier. Il a fallu cinq ans à Cable and Wireless pour occuper environ 5 p. 100 du marché. L'entreprise n'en voulait peut-être que 5 p. 100, mais c'est la part qu'elle détient. Au Japon, où la quelque soixantaine de revendeurs sont plus nombreux que les véritables entreprises dotées d'installations, je crois savoir que la période et les pourcentages ont été à peu près les mêmes. Il ne serait certainement pas juste d'affirmer que la comparaison entre le Japon, le Royaume-Uni et le Canada est bonne.

Comme l'a affirmé Brian Canfield, nous avons perdu 6 p. 100 de notre part de marché aux revendeurs en quelques années. Nous sommes très vulnérables face à cette question.

Je crois, sénateur, que vous avez affirmé que 85 p. 100 des revendeurs appartiennent à des intérêts canadiens et 15 p. 100, à des intérêts américains. Comme nous n'avons malheureusement pas les données—nous en avons quelques-unes ici et là—la concurrence est très souvent vive dans n'importe quel secteur d'activité. Dans le nôtre, 1 p. 100 de nos clients représentent 20 p. 100 de notre chiffre d'affaires.

Il serait intéressant de calculer le pourcentage du chiffre d'affaires fourni par des entreprises étrangères. Lorsqu'on parle d'entreprises «étrangères», si une entreprise appartient à 51 p. 100 à des intérêts canadiens, elle est donc canadienne? Je vais vous citer l'exemple d'American Airlines qui envisage d'acheter les Lignes aériennes Canadian. Elle n'achètera que



[Text]

company with significant support in permitting it to compete better with Air Canada.

That analogy is perfect. A company buying 20 per cent of a reseller in Canada and providing the supporting systems in exchange for that, would be a hell of a competitor with all the supporting infrastructure that has been developed in the other market.

To say that 15 per cent are foreign owned, it could be that a significant percentage of the other 85 per cent, depending on how it is calculated, is foreign owned and supported with the infrastructure of foreign cooperation.

I would surmise that the data has to be analyzed a little more. I do not have that analysis in front of me, nor have I developed it.

**The Chairman:** Part of the information comes from the D.A. Ford and Associates consultant's report dated May 19, 1992 tabled this morning.

**Mr. Monty:** We will look at it and if we have comments we will return them to the committee.

**Senator Spivak:** Is there anything else that you would like to tell us about the foreign ownership issue? I would like to ensure that we have covered it fully in terms of the ability to compete.

**Mr. Canfield:** The foreign ownership issue perhaps has a different twist than what you are stating. Representing a company that has 50.3 per cent of its ownership through Anglo Canadian and through GTE, I would like to put on the record that in terms of the foreign ownership with GTE, the 50.3 per cent of our company was purchased in 1958, some time before this was a concern. Through that ensuing period, the greatest number of directors on the BC Tel board of 11 representing the U.S. ownership was two.

I would like to make the point that we in British Columbia have benefited from having the exposure to what is now arguably the second largest telephone company in North America, given its foreign acquisitions, Venezuela, et cetera, and the various experiments in technologies from which we have benefited. That aspect of foreign ownership has been beneficial to us and has in no way hurt the industry.

There are parts within the bill that mention foreign ownership. I assume when it becomes regulation, there will be nothing in the bill that will be detrimental to an issue that had been well established.

[Traduction]

20 ou 25 p. 100 de Canadian. Cependant, American Airlines fournira très probablement à cette entreprise un appui important qui lui permettra de mieux faire concurrence à Air Canada.

L'analogie est parfaite. Une entreprise qui achèterait 20 p. 100 d'un revendeur au Canada et fournirait les systèmes d'appui en contrepartie de cette participation serait une rivale très importante avec toute l'infrastructure de soutien mise en place dans l'autre marché.

Affirmer que 15 p. 100 appartiennent à des intérêts étrangers, cela pourrait vouloir dire qu'un pourcentage important des 85 p. 100 restants, selon le calcul qu'on en fait, appartient à des intérêts étrangers et bénéficie de l'appui de l'infrastructure de leur collaborateur de l'étranger.

J'estime qu'il faut analyser les données d'un peu plus près. Je n'ai toutefois pas l'analyse en question et je ne l'ai pas mise au point non plus.

**Le président:** Les renseignements proviennent en partie du rapport de D.A. Ford and Associates, experts-conseils, daté du 19 mai 1992, qui a été déposé ce matin.

**M. Monty:** Nous l'étudierons et si nous avons des commentaires, nous en ferons part au comité.

**Le sénateur Spivak:** Y a-t-il autre chose que vous aimeriez nous dire au sujet de la propriété étrangère? J'aimerais m'assurer que nous n'avons rien oublié au sujet de la capacité de faire concurrence.

**M. Canfield:** La question de la propriété étrangère présente peut-être des aspects différents de celui dont vous parlez. Comme je représente une entreprise qui appartient à 50,3 p. 100 à Anglo Canadian et GTE, j'aimerais signaler pour les fins du compte rendu qu'en ce qui concerne la propriété étrangère et GTE, les 50,3 p. 100 de notre entreprise ont été achetés en 1958, avant qu'on s'intéresse à cette question. Durant toute la période qui a suivi, le conseil d'administration de BC Tel a compté au maximum deux administrateurs sur 11 qui représentaient les propriétaires américains.

J'aimerais souligner que nous avons profité, en Colombie-Britannique, de l'exposition à ce qu'on affirme maintenant être la deuxième compagnie de téléphone en importance en Amérique du Nord, compte tenu de ses acquisitions à l'étranger, au Venezuela, et ainsi de suite, sans oublier les diverses expériences technologiques dont nous avons profité. Cet aspect de la propriété étrangère nous a été bénéfique et n'a aucunement nui à l'industrie.

Il est question de la propriété étrangère dans certaines dispositions du projet de loi. Lorsque la réglementation sera en vigueur, il n'y aura rien dans le projet de loi qui nuira à une question bien établie depuis longtemps.

[Text]

**Senator Spivak:** It is claimed that a large monopoly organization cannot innovate or compete in innovation. eWhy can't you innovate and compete? Why can't you also be what they call a niche player?

**Mr. Canfield:** For example, why do we not compete in the resale market, is that the type of question you are thinking of?

**Senator Spivak:** Well, yes.

**Mr. Canfield:** We are forbidden. In any example that you would like to give, I would be pleased to be given equal time in terms of talking about the technical ability we have to do it, versus the permission.

**Senator Spivak:** I am looking at the technical ability.

**Mr. Canfield:** I do not believe there is an issue in technology, however, I would like to pass.

**Mr. Lowry:** I do not think technology is a problem at all. I think we have numbers of firsts that we can compare in Canada and on a national basis with technology. You can start in wireless and work through to the mega services which we have. I think that is something of which we can be proud. I do not think innovation is a problem here.

**Senator Sylvain:** The bill talks about allowing market forces to have their place in the business. Somewhere in your brief you also say that the government should step back and allow market forces to come into play, which sounds very good. Yet, everything I have heard in the last little while is that you really do not want competitors.

The way you said it is that you have competitors coming from Britain, AT&T and Japan. I do not know how the Japanese are over here competing with you. How did Telecom and NTT get into Canada to compete with you?

**Mr. Monty:** Senator, I want to make sure you have no misconception concerning our position. I have been asked this question often, particularly in relation to New Zealand. I have said often that if you want to give us the New Zealand situation, we will take it tomorrow morning. Totally deregulate the Canadian market and we will compete with whoever comes in here, including AT&T. That is not an issue.

**Senator Sylvain:** Excuse me, I do not know about New Zealand. I would like to know how the Japanese are presently competing with you in Canada.

**Mr. Monty:** That is a more narrow question than the other one I thought you were asking.

[Traduction]

**Le sénateur Spivak:** On a affirmé qu'un monopole important ne pouvait innover ni faire concurrence au niveau de l'innovation. Pourquoi ne peut-il pas innover ou faire concurrence? Pourquoi ne pouvez-vous aussi être ce qu'on appelle un intervenant à créneau?

**M. Canfield:** Par exemple, pourquoi ne faisons-nous pas concurrence au marché de la revente? Est-ce là le genre de question auquel vous pensez?

**Le sénateur Spivak:** Oui.

**M. Canfield:** Cela nous est interdit. Dans tout exemple que vous aimeriez donner, je serais heureux qu'on me donne autant de temps pour parler de la capacité technique dont nous disposons par rapport à l'autorisation nécessaire pour le faire.

**Le sénateur Spivak:** Je parle de la capacité technique.

**M. Canfield:** Je ne crois pas qu'il y ait un problème de technologie. J'aimerais cependant passer la parole à quelqu'un d'autre.

**M. Lowry:** Je ne crois pas que la technologie pose vraiment un problème ici. Nous avons établi au niveau de la technologie de nombreuses premières qui peuvent se comparer à n'importe quoi au Canada et sur la scène nationale. On peut commencer dans le sans-fil et progresser jusqu'aux mégaservices que nous avons à l'heure actuelle. Nous pouvons en être fiers et je ne crois pas que l'innovation pose un problème ici.

**Le sénateur Sylvain:** Il est question dans le projet de loi de laisser jouer les forces du marché dans ce secteur d'activité. Vous dites aussi quelque part dans votre mémoire que le gouvernement devrait faire un pas en arrière et laisser jouer les forces du marché, ce qui semble très bien. Cependant, tout ce que j'entends depuis quelques minutes, c'est que vous ne voulez pas vraiment de concurrence.

Vous avez dit que votre concurrence provenait de la Grande-Bretagne, d'AT&T et du Japon. Je ne vois pas comment les Japonais viennent vous faire concurrence ici. Comment Télécom et NTT sont-elles entrées au Canada pour vous faire concurrence?

**M. Monty:** Sénateur, je voudrais m'assurer que vous n'avez pas de fausses idées au sujet de notre position. On m'a souvent posé la question, particulièrement en ce qui a trait à la Nouvelle-Zélande. J'ai souvent dit que si vous vouliez nous offrir la même situation qu'en Nouvelle-Zélande, nous accepterions sur-le-champ. Déréglementez complètement le marché canadien et nous ferons concurrence à tous ceux qui s'y présenteront, y compris AT&T. Là n'est pas la question.

**Le sénateur Sylvain:** Excusez-moi, mais je ne sais rien de la Nouvelle-Zélande. J'aimerais savoir comment les Japonais vous font actuellement concurrence au Canada.

**M. Monty:** La question est plus précise que l'autre que je pensais que vous posiez.



[Text]

We are in favour of deregulation. What we are not in favour of is a middle road where we cannot compete, or where we are told to compete with our hands tied behind our back and the other guys come at you and hit you in the face.

We are proud to say that the Canadians are better than the Japanese. Northern Telecom is a hell of a competitor in the equipment market. On the services side, we are more productive than the Japanese, at least our data shows us that. I do not believe they would have something to offer tomorrow morning in this situation. They are not a competitor in the Canadian market on the services side.

**Senator Sylvain:** So far today we have talked about services, and I have not heard a whole lot about marketing. I am sure that a lot of equipment is manufactured elsewhere in the world and brought in here, just as our equipment is sold abroad.

**Mr. Monty:** To my knowledge, the Japanese are not here.

**The Chairman:** If I could interrupt, Mr. Monty, what I think the senator is referring to is what you state on page 6. I will read it.

Faced with competition from globally-oriented giants such as AT&T, Britain's BT, Cable and Wireless and Japan's NTT, the Canadian industry must strive for continuous improvement in total quality and productivity.

It is NTT to which the senator is referring.

**Senator Sylvain:** I want to know how these people were over here, not on a manufacturing basis but on a service basis.

**Mr. Monty:** The fear that we have involves two issues. The first is that because the resale rules are so open and as soon as the Unitel decision comes down, given that the current rules would not be changed for resale, large companies like BT and NTT, and AT&T, would come through the resale door into the Canadian market. That is the first issue.

The second issue involves global networks. I think you might have heard of Syncordia, for example. BT has put together an offering for the largest worldwide companies, some of them Canadian. They have not been able to sell a lot of it, yet, since it just came out last year. It offers global telecommunications services for those large corporations.

The problem for us in this case is of two orders. The first is that we will lose the overseas business part of those customers. We will keep the domestic, if they go to Syncordia.

[Traduction]

Nous sommes en faveur de la déréglementation. Ce que nous ne favorisons pas, c'est un régime à mi-chemin où nous ne pouvons faire concurrence ou qui nous oblige à faire concurrence les mains liées derrière le dos pendant que la concurrence nous attaque de front.

Je vous dirai franchement que nous sommes fiers d'affirmer que les Canadiens sont meilleurs que les Japonais. Northern Télécom est un concurrent très sérieux sur le marché de l'équipement. Dans le secteur des services, nous sommes plus productifs que les Japonais, du moins selon nos données. Je ne crois qu'ils aient quelque chose à offrir demain matin dans cette situation. Ils ne font pas concurrence sur le marché canadien des services.

**Le sénateur Sylvain:** Jusqu'à maintenant, nous avons parlé de services et je n'ai pas entendu beaucoup parler de marketing. Je suis sûr qu'une grande partie de l'équipement est fabriquée ailleurs dans le monde et importée, tout comme nous vendons notre équipement à l'étranger.

**M. Monty:** À ma connaissance, les Japonais ne sont pas ici.

**Le président:** Si vous me permettez de vous interrompre, M. Monty, je crois que le sénateur fait allusion à ce que vous dites à la page 6. Je cite.

Face à des concurrents d'envergure internationale comme AT&T, BT de Grande-Bretagne, Cable and Wireless et NTT du Japon, l'industrie canadienne doit s'efforcer de constamment améliorer la qualité totale et la productivité.

C'est à NTT que le sénateur fait allusion.

**Le sénateur Sylvain:** Je veux savoir comment ces gens sont arrivés ici, non pas dans le secteur de la fabrication, mais dans celui des services.

**M. Monty:** Notre crainte porte sur deux questions. Tout d'abord, parce que les règles relatives à la revente sont tellement ouvertes et que dès que la décision Unitel sera rendue, si les règles en vigueur ne changent pas en ce qui a trait à la revente, les grandes entreprises comme BT, NTT et AT&T, viendront s'implanter sur le marché canadien par le biais de la revente. Voilà pour la première question.

La deuxième porte sur les réseaux mondiaux. Vous avez peut-être entendu parler de Syncordia, par exemple. BT a préparé une offre à l'égard des plus importantes compagnies mondiales dont certaines sont canadiennes. L'entreprise n'a pas encore beaucoup vendu puisque le projet a été lancé l'année dernière. Elle offre des services mondiaux de télécommunication aux grandes entreprises en question.

Le problème pour nous en l'occurrence se situe à deux niveaux. Tout d'abord, nous perdrons le marché commercial outre-mer que représentent ces clients. Nous garderons le marché intérieur, s'il s'adresse à Syncordia.

[Text]

The second issue is less comforting to me. At this stage, the largest of our customers provide us a disproportionate share of our revenues, and they are the highest profitability revenues that we have. Once Syncordia captures an Alcan or a Royal Bank, why would they stop at the border of Canada, rather than say, "We will use a private circuit from BC Tel, AGT or Bell Canada to go to the main offices or plants of these customers"?

**Senator Sylvain:** Could I interrupt you in order to follow your discourse? As far as I understood, Teleglobe has the monopoly on phone calls across the oceans, right? When calls go to Europe you use Teleglobe, is that not right?

**Mr. Monty:** Outbound.

**Senator Sylvain:** How did this British company take away this monopoly and provide a private system?

**Mr. Monty:** They could have private circuits coming into Canada.

**Senator Sylvain:** Anyone who is big enough could have a private circuit?

**Mr. Monty:** Or share them with someone else.

**Senator Sylvain:** That is the way it works in most businesses. If you are big enough, you self-insure, as you do. If you are too small, then you insure. That is competition.

**Mr. Monty:** That is why we said that in our statement.

**Senator Sylvain:** I understand that now.

Resellers resell something that they buy from the sellers, and you are one of the sellers. But you are not happy with the arrangement because you say you cannot compete with the reseller. I suggest to you that they are your clients.

**The Chairman:** They say they paid you \$122 million last year.

**Ms Côté-O'Hara:** They did. They paid 2 cents to the 20 cents that is required to maintain the local system.

**Senator Sylvain:** Why did you charge only 2 cents?

**Ms Côté-O'Hara:** Because we were limited by the decision of the CRTC.

**Senator Sylvain:** They did not believe your fee structure.

**Ms Côté-O'Hara:** No, there was a belief that it would be minor. This has been the philosophy of subsidizing entrants. It provides for an imbalance at the very outset to see whether

[Traduction]

Le deuxième problème est moins rassurant. À ce stade-ci, les plus importants de nos clients représentent une part disproportionnée de notre chiffre d'affaires et sont les plus rentables. Lorsque Syncordia aura capturé la clientèle d'Alcan ou de la Banque Royale, pourquoi s'arrêterait-elle à la frontière au lieu de se dire : «Nous utiliserons un circuit privé de BC Tel, AGT ou Bell Canada pour nous rendre au siège social ou aux principaux établissements de ces clients»?

**Le sénateur Sylvain:** Pourrais-je vous interrompre pour suivre votre intervention? Si j'ai bien compris, Téléglobe a le monopole des appels téléphoniques transocéaniques, n'est-ce pas? Lorsque des appels sont destinés à l'Europe, vous avez recours à Téléglobe, n'est-ce pas?

**M. Monty:** À destination de l'étranger.

**Le sénateur Sylvain:** Comment cette entreprise britannique vous a-t-elle enlevé ce monopole et a-t-elle fourni un système privé?

**M. Monty:** Elle a pu faire entrer des circuits privés au Canada.

**Le sénateur Sylvain:** N'importe quel intervenant important pourrait avoir un circuit privé?

**M. Monty:** Ou en partager un avec quelqu'un d'autre.

**Le sénateur Sylvain:** C'est ainsi que ça se passe dans la plupart des entreprises. Lorsqu'une entreprise est assez grosse, elle fait de l'auto-assurance, comme vous le faites. Si elle est trop petite, elle s'assure alors. C'est ça la concurrence.

**M. Monty:** Voilà pourquoi nous l'avons dit dans notre déclaration.

**Le sénateur Sylvain:** Je comprends, maintenant.

Les revendeurs revendent quelque chose qu'ils achètent des vendeurs, dont vous faites partie. L'arrangement ne vous satisfait toutefois pas parce que vous affirmez ne pouvoir faire concurrence au revendeur. J'estime que ce sont eux vos clients.

**Le président:** Ils affirment vous avoir versé 122 millions de dollars l'année dernière.

**Mme Côté-O'Hara:** En effet. Ils ont payé 2 cents sur les 20 cents nécessaires pour maintenir le système local.

**Le sénateur Sylvain:** Pourquoi n'avez-vous exigé que 2 cents seulement?

**Mme Côté-O'Hara:** Parce que la décision du CRTC nous limitait à ce montant.

**Le sénateur Sylvain:** Ils ne croyaient pas à votre grille de prix.

**Mme Côté-O'Hara:** Non, on croyait que ce serait mineur. Voilà le principe des subventions aux arrivants. Il prévoit un déséquilibre dès le départ pour déterminer s'il faudrait per-



[Text]

some form of regulated competition should be allowed. We are asking for deregulated competition.

**Senator Sylvain:** Are you losing money on the two cents?

**Mr. Monty:** The contribution that we make to local service from one of those circuits is about \$1200 to \$1600. We are getting \$200 from the resellers. It depends on the level of compression they use.

**Senator Sylvain:** Those are nice numbers. My question was: Are you losing money?

**Mr. Monty:** Yes.

**Senator Sylvain:** Okay.

**Mr. Monty:** The answer cannot be given that easily, but I will say yes and pass.

**Senator Sylvain:** If you confuse me with too many numbers, I will never make it through the day.

**Ms Côté-O'Hara:** It is a business of numbers, I can assure you.

**Senator Sylvain:** It is a business of numbers. I have been in the insurance business for a long while and I understand numbers. I understand they can mean different things to a lot of different people.

I attended your annual meeting. I made it a point to be there to hear what you had to say before I came to sit here.

One of the points that was made over and over is that if there were competition in the long-distance market, that would increase the rates in the standard household business. My question addresses itself again to making money, not to numbers.

You charge "x" number of dollars for my phone at home, which is a private line. There are all kinds of little add-ons that came to it. Are you telling me that you provide all these services to all these homes and that you are not making money at all?

**Ms Côté-O'Hara:** Absolutely, unequivocally. It is not cost based.

**Senator Sylvain:** I did not mean that it is cost based. Is Bell Canada making money on it?

**Mr. Lowry:** We are not making money. To put a line to a home we must plough the line from the pedestal, or take it from a central office. It costs \$1500 to \$2000.

**Senator Sylvain:** You have had my line in my house for 25 years. You must have amortized that cost.

[Traduction]

mettre une forme quelconque de concurrence réglementée. Nous demandons une concurrence déréglementée.

**Le sénateur Sylvain:** Perdez-vous de l'argent sur les deux cents?

**M. Monty:** La contribution que nous apportons au service local grâce à un de ces circuits atteint de 1 200 \$ à 1 600 \$ environ. Nous obtenons 200 \$ des revendeurs. Tout dépend du niveau de compression qu'ils utilisent.

**Le sénateur Sylvain:** Ce sont de beaux chiffres. Je vous ai demandé si vous perdiez de l'argent.

**M. Monty:** Oui.

**Le sénateur Sylvain:** Très bien.

**M. Monty:** La réponse n'est pas aussi facile, mais je dirai oui et je céderai ensuite la parole.

**Le sénateur Sylvain:** Si vous me fournissez trop de chiffres, je ne me rendrai jamais à la fin de la journée.

**Mme Côté-O'Hara:** Je puis vous assurer que ce secteur d'activité est fondé sur les chiffres.

**Le sénateur Sylvain:** En effet. J'ai travaillé longtemps dans le secteur de l'assurance et je comprends les chiffres. Je sais qu'ils peuvent vouloir dire des choses différentes pour une foule de personnes différentes.

J'ai assisté à votre assemblée annuelle. Je l'ai fait intentionnellement pour entendre ce que vous aviez à dire avant de commencer à siéger ici.

Un des points sur lequel on est revenu à maintes reprises, c'est que s'il y avait concurrence sur le marché de l'interurbain, cela hausserait les tarifs du secteur des ménages ordinaires. Ma question porte une fois de plus sur les profits et non sur les chiffres.

Vous exigez un montant «x» pour mon téléphone à la maison, une ligne privée. Toutes sortes de petits services viennent s'ajouter à ce montant. Voulez-vous dire que vous fournissez tous ces services à tous ces foyers et que vous ne faites pas d'argent du tout?

**Mme Côté-O'Hara:** Absolument et sans équivoque. Les tarifs ne sont pas basés sur les coûts.

**Le sénateur Sylvain:** Ce n'est pas ce que je voulais dire. Bell Canada fait-elle de l'argent sur ses services?

**M. Lowry:** Non. Pour installer une ligne dans un foyer, il faut creuser depuis la boîte de sortie ou l'amener à partir d'un bureau central. Il en coûte de 1 500 \$ à 2 000 \$.

**Le sénateur Sylvain:** Vous avez installé ma ligne chez moi il y a 25 ans. Vous avez dû en amortir le coût.

[Text]

**Mr. Lowry:** If you take the interest on that at 7 per cent, and the rates we got even from the last decision, they do not even cover the interest costs.

**Senator Sylvain:** That is a cost of doing business, I would suggest.

**Mr. Monty:** Senator, we are not going to get into too many numbers, but let me give you one. If the Canadian government wants to buy the local business it is sold to them. It is \$2 billion a year to Bell Canada. You might not believe my numbers. We spent 15 years in front of the CRTC debating those numbers. Finally, we have a sense of agreement. We might diverge 10 per cent from the number to \$2.2 billion to \$2.8 billion. Those numbers are fact.

**Senator Sylvain:** You can use numbers in many ways. I have all through my life. For 40 years I have used them and been very profitable with them.

I tend to agree with the fact that you have given me numbers which you believe are correct.

**Mr. Monty:** Others believe it as well.

**Senator Sylvain:** We have had a number of people who have arrived before us who were not all that sure about this argument, which seems to be the core as far as competition is concerned. It seems to want to scare all the citizens and the politicians who take care of citizens and say, "You take away the monopoly that we have in long-distance and we are going to jack up everybody's phone costs." That is the basic argument behind this whole thing. I am trying to get at whether it is so or not.

If competition does come into the market and takes over some of long-distance on which you make 60 cents on the dollar. I am not too sure what 60 cents on the dollar means. Is that 60 cents profit?

**Mr. Monty:** It is over and above the cost of capital. It is really profit, yes.

**Senator Sylvain:** Some of the people who have appeared before us, including the consumers associations and other business groups, think this is a very high cost to them. It might be wonderful revenue for Bell, but it is coming out of their pocket as costs. It is slowing down their expansion. While Bell might be able to expand, you are really limiting the expansion of the small businesses in the rest of the country. No one is very happy with that aspect, when they feel that other people could get into the business and provide that same service at a lot less money.

**Mr. Canfield:** There is one underlying premise that has to be addressed In the 40/60 relationship, the 40 cents we are

[Traduction]

**M. Lowry:** Si vous calculez l'intérêt sur ce montant à 7 p. 100 et en fonction des taux que nous avons obtenus à la suite de la dernière décision, cela ne couvre même pas les frais d'intérêt.

**Le sénateur Sylvain:** J'estime qu'il s'agit là d'un coût de l'activité commerciale.

**M. Monty:** Sénateur, nous n'allons pas nous lancer dans les chiffres, mais permettez-moi de vous en citer un. Si le gouvernement canadien veut acheter le secteur des services locaux, on le lui vendra. Il représente 2 milliards de dollars par année pour Bell Canada. Vous ne croirez peut-être pas mes chiffres. Nous avons passé 15 ans devant le CRTC à débattre de ces chiffres pour finalement en arriver presque à une entente. Il y a peut-être divergence de 10 p. 100, soit de 2,2 à 2,8 milliards de dollars. Ces chiffres sont réels.

**Le sénateur Sylvain:** On peut utiliser des chiffres de nombreuses façons. Je l'ai fait durant toute ma vie. Je l'ai fait durant 40 ans et cela m'a été très rentable.

J'ai tendance à reconnaître que vous m'avez donné des chiffres que vous croyez corrects.

**M. Monty:** D'autres aussi les croient corrects.

**Le sénateur Sylvain:** Beaucoup de témoins que nous avons entendus n'étaient pas nécessairement convaincus au sujet de cet argument, qui semble la base même en ce qui concerne la concurrence. On semble vouloir effrayer tous les citoyens et les politiciens qui s'occupent d'eux en disant que si l'on supprime le monopole dans le secteur de l'interurbain, les frais de téléphone de tous les abonnés augmenteront. Voilà l'argument de base qui sous-tend toute cette question. J'essaie de déterminer s'il est fondé ou non.

Si la concurrence s'implante sur le marché pour accaparer une partie du secteur de l'interurbain sur lequel vous faites 60 cents le dollar—je ne sais pas trop ce que cela veut dire. S'agit-il d'un profit de 60 cents?

**M. Monty:** C'est en sus du coût des immobilisations. Il s'agit vraiment d'un profit, en effet.

**Le sénateur Sylvain:** Certains des témoins qui ont comparu devant nous, y compris les associations de consommateurs et d'autres groupes de gens d'affaires, croient qu'il s'agit d'un coût très élevé pour eux. Ces recettes sont peut-être merveilleuses pour Bell, mais elles représentent pour les clients des coûts qui ralentissent leur expansion. Bell est peut-être en mesure de prendre de l'expansion, mais vous vous trouvez en réalité à limiter l'expansion des petites entreprises du reste du pays. Personne n'est très heureux lorsqu'on croit que d'autres intervenants pourraient se lancer sur le marché et offrir le même service à bien meilleur marché.

**M. Canfield:** Il y a une prémisse sous-jacente qu'il ne faut pas oublier. Dans la proportion 40/60, les 40 cents dont nous



[Text]

talking about not only includes the cost of providing service but a reasonable rate of return, which has been stated. The other 60 cents is shown to be going toward subsidy of local service. Those numbers, whether or not we agree on them here, have been the subject of a tremendous amount of discussion with the CRTC.

Just for the purposes of explanation, would you allow me to express that local service does not carry itself in terms of the ongoing cost to provisioning and maintenance? Under that premise we are saying, the dollar we have to charge to get some kind of subsidy to carry on impacts on our ability to provide to Canadian business the costs they should be able to enjoy for communications services.

That is why we have to get further up the cone in terms of our thinking and recognize that the other service providers, be they reseller, cross-border attractions through megacom services, are attracting people on the price bases. There are significant price bases that we as an industry cannot get to given the current structure.

Whether you believe the 60/40 figure or not, it has nothing to do with the business of inefficiencies. I can take you through where our efficiencies have gone over the last five or six years, but perhaps you are not interested.

**Senator Sylvain:** I did not bring that up.

**Mr. Canfield:** It is not an inefficiency issue; it is not a technology issue. It is a pricing issue based on the subsidy. Again, we can go through those numbers at length. They are a matter of record.

**Mr. Monty:** Why do so many people want to get into the long-distance business if it is not so profitable, and so few people want to get into the local business?

**Senator Sylvain:** I do not know.

**Mr. Monty:** I think you have your answer. You were in business before and you would not have done it either.

The other issue involves looking at local rates in other countries. Our analysis on local rates is that compared to other countries that have gone to competition, local rates there are about 60 to 80 per cent higher than they are in Canada. There has to be a reason. You could say they are stupid and we are great, but there is an underlying reason. It is that there has been a shift in the price structure of long-distance and an increase in local rates has to be there to support the shift.

Your third point was that small business needs a reduction, and that long-distance rates are too high in this country. We agree. We have said that much.

[Traduction]

parlons comprennent non seulement le coût de la prestation du service, mais aussi un taux de rendement raisonnable, comme on l'a dit. L'autre tranche de 60 cents sert à subventionner le service local. Que nous soyons ou non d'accord avec eux, ces chiffres ont fait l'objet de discussions prolongées avec le CRTC.

Tout simplement pour vous expliquer, me permettriez-vous de vous préciser que le service local ne fait pas ses frais au niveau des coûts de fonctionnement et d'entretien. Compte tenu de la prémisses en question, le dollar que nous avons exigé pour subventionner en quelque sorte nos activités régulières a un effet sur notre capacité d'offrir aux entreprises canadiennes les tarifs dont elles devraient pouvoir bénéficier pour des services de communication.

Voilà pourquoi il faut pousser notre réflexion plus loin, et reconnaître que les autres fournisseurs de services, qu'il s'agisse de revendeurs, de services intéressants outre-frontière offerts par Megacom attirent des clients par leurs prix. Il existe des grilles de prix importantes auxquelles notre industrie ne peut avoir accès à cause de la structure actuelle.

Que vous croyez ou non le chiffre de 60/40, celui-ci n'a rien à voir avec les inefficiences. Je pourrai vous expliquer nos inefficiences des cinq ou six dernières années, mais cela ne vous intéresse peut-être pas.

**Le sénateur Sylvain:** Je n'ai pas soulevé la question.

**M. Canfield:** Ce n'est pas une question d'inefficience, ni de technologie. C'est une question d'établissement des prix liés à l'interfinancement. Là encore, nous pourrions discuter de ces chiffres en détail. Ils sont officiels.

**M. Monty:** Pourquoi tant de gens veulent-ils se lancer dans le secteur de l'interurbain si ce n'est pas rentable, et si peu de gens sont-ils disposés à offrir des services locaux?

**Le sénateur Sylvain:** Je ne sais pas.

**M. Monty:** Je crois que vous avez votre réponse. Vous avez déjà été en affaires et vous ne l'auriez pas fait non plus.

L'autre question porte sur les tarifs locaux dans d'autres pays. D'après notre analyse, les tarifs locaux des autres pays qui ont ouvert la porte à la concurrence sont d'environ 60 à 80 p. 100 plus élevés qu'au Canada. Il doit y avoir une raison à cela. On pourrait dire qu'ils sont stupides et que nous sommes intelligents, mais il y a une raison sous-jacente. C'est que la structure des prix dans le secteur de l'interurbain s'est déplacée et qu'il faut augmenter les tarifs locaux pour appuyer ce changement.

Troisièmement, vous avez dit que les petites entreprises avaient besoin d'une réduction et que les tarifs interurbains étaient trop élevés au Canada. Nous sommes d'accord, et nous l'avons déjà dit.

[Text]

**The Chairman:** That is what the government has been saying, as well as Mr. Porter and others.

**Mr. Monty:** With regard to Mr. Porter, I have an interesting anecdote. I was on a panel with him at Harvard about a month ago. A Canadian student asked a question. He said, "Mr. Monty, you have been saying a lot of things about economies of scale in your business and that you did not agree with Porter's conclusions, et cetera. I would like to have your comments here. Dr. Porter is here to answer, so I would like to have Dr. Porter comment on what you have to say."

I was a little frightened of the whole experience. I went on to give my pitch. Surprisingly, Porter agreed with me. He said that my theory is good except for two industries, airlines/aerospace and telecommunications. Economies of scale are so huge in those two industries that you have to be big.

You brought Porter up, I did not. I thought it was an interesting anecdote.

**The Chairman:** It was not a plant, either.

**Senator Sylvain:** Could I follow up then, Mr. Monty, on that question about the local service? Surely, this has not always been the way. At some point or another Bell must have made money on local service since it grew, or did you always lose money?

**Mr. Monty:** Always.

**Senator Sylvain:** Why?

**Mr. Monty:** Social policy, universality.

**Senator Sylvain:** The government imposed it on you.

**Mr. Monty:** Exactly. In a monopoly, it was good business to get as many people on the network so that you had better use and better added value for the network. There is no question that it is good business in a monopoly, as long as somebody does not come along and only go after the items that you have over-priced and then skims that instead of supporting the local service.

**Senator Sylvain:** And is there still a pressure to maintain this as social policy, or could you possibly think in terms of, if we will have competition, then evidently we will have to raise rates to a more satisfactory or realistic level. Is that an option for you?

**Mr. Monty:** It is an option. We have proposed a better one, which is to use the tremendous productivity of our companies. We are a leader and we manage our businesses, and we have supporting evidence. We are using that productivity over a three- to five-year period to reduce long distance rates for

[Traduction]

**Le président:** C'est ce que disent le gouvernement, de même que M. Porter et d'autres intervenants.

**M. Monty:** Quant à M. Porter, j'ai une anecdote intéressante à raconter. J'ai siégé à un groupe de travail avec lui à Harvard il y a environ un mois. Un étudiant canadien a posé la question suivante : «Monsieur Monty, vous parlez beaucoup d'économies d'échelle dans votre secteur d'activité et vous dites ne pas être d'accord avec les conclusions de M. Porter et ainsi de suite. J'aimerais entendre vos commentaires. M. Porter est ici pour vous répondre et j'aimerais vraiment entendre ses commentaires sur ce que vous avez à dire.»

Toute l'expérience m'effrayait un peu. J'ai fait mon boniment. Chose étonnante, M. Porter s'est dit d'accord avec moi. Il a déclaré que ma théorie était bonne dans le cas des deux secteurs, soit celui des lignes aériennes et de l'aérospatiale, et celui des télécommunications. Les économies d'échelle sont tellement énormes dans ces deux secteurs d'activité qu'il faut être gros.

C'est vous qui avez parlé de l'étude Porter, pas moi. J'ai cru l'anecdote intéressante.

**Le président:** Ce n'était pas une question plantée non plus.

**Le sénateur Sylvain:** Monsieur Monty, pourrais-je alors donner suite à la question au sujet du service local? La situation n'a sûrement pas toujours été la même. À un moment ou à un autre, Bell a dû faire de l'argent sur les services locaux puisqu'elle a pris de l'expansion, ou avez-vous toujours perdu de l'argent?

**M. Monty:** Toujours.

**Le sénateur Sylvain:** Pourquoi?

**M. Monty:** Politique spéciale d'universalité.

**Le sénateur Sylvain:** Que le gouvernement vous a imposée.

**M. Monty:** Exactement. En situation de monopole, il était bon que le réseau compte autant d'adhérents que possible afin d'être mieux utilisé et d'avoir une plus grande valeur ajoutée. C'est sans aucun doute une bonne pratique d'affaires en situation de monopole, tant qu'un autre intervenant ne cherche pas à écrémer les produits à prix gonflés seulement au lieu d'appuyer le service local.

**Le sénateur Sylvain:** Et l'on exerce toujours sur vous des pressions afin de maintenir ce système comme politique sociale, sinon pourriez-vous penser que s'il y a concurrence, vous devrez alors hausser les tarifs à un niveau plus satisfaisant ou réaliste? Est-ce une possibilité pour vous?

**M. Monty:** Oui. Nous avons proposé une meilleure solution, c'est-à-dire d'utiliser la productivité énorme de nos entreprises. Nous sommes des chefs de file et nous gérons nos entreprises. Nous en avons des preuves. Nous utilisons cette productivité sur une période de trois à cinq ans afin de réduire



[Text]

large users so they can compete internationally and keep us prosperous economically as a country, while keeping local rates flat and at the same time, selling new features in the local business on a discretionary basis so that not everybody has to buy them. Those features are profitable for us, so we can gradually change that relationship.

**Senator Sylvain:** This morning we were talking about the break-up of AT&T in the States. They used to have 100 per cent of the business down there. They broke it all up and got a lot of competition. Now they only have 60 per cent, but the 60 per cent they have is a great deal more than the 100 per cent that they used to have. Do you think something like this could happen in Canada, if competition was allowed?

**Mr. Monty:** We did a lot of analysis on that point over the Unitel hearings at the CRTC. We have, through outside experts, found no evidence of the growth of the market in the U.S. compared to the growth of the market in minutes. So we forget about prices, volume of business, units of production. There is no supporting evidence at all to the elasticity of the overall market. There is starting to be evidence that there are some segments of the overall market that are elastic.

**Senator Sylvain:** From the break-up of the AT&T to today, the population of the United States has grown by 20 million people, the economy has grown, and yet this did not cause more minutes?

**Mr. Monty:** No, no, the growth of the business is related to the economy, as it is in Canada. The evidence has shown that our business has grown as fast as theirs. There has been growth but not related to competition, to the break-up of AT&T.

**Mr. Canfield:** I want to make sure the answer is well rounded. In AT&T, as we knew it before 1982, they had all of what we know now as regional bell operating companies within the fold. When it was spun off, AT&T became the long distance purveyor. This very aspect of subsidy went off to the regional bell operating companies. Then there was an access charge of \$3.50 for a local subscriber's line, and another charge for a business subscriber's line, added into the cost. So to compare a pre-AT&T organization with the local aspect, and the post, I think is somewhat fallacious.

**Senator Spivak:** I do not quite understand your option. Are you saying you want a totally deregulated system, as New Zealand? Then what would be the impact for the other goals such as affordable universal access for the local ratepayers?

**Ms Côté-O'Hara:** We are seeking a more balanced approach. A recognition that social contract obligations will probably be affordable is built into the system, the fabric of

[Traduction]

les tarifs interurbains imposés aux gros utilisateurs, dans le but de leur permettre de rivaliser sur la scène internationale et d'appuyer la prospérité économique du pays tout en maintenant les tarifs locaux et en offrant aux entreprises locales de nouveaux services facultatifs. C'est rentable pour nous et nous pourrions donc modifier graduellement ce rapport.

**Le sénateur Sylvain:** Nous parlions ce matin du démantèlement d'AT&T aux États-Unis, qui monopolisait le marché. Une vive concurrence a fait son apparition après le démantèlement de l'entreprise. AT&T n'occupe plus que 60 p. 100 du marché, mais ces 60 p. 100 représentent beaucoup plus que les 100 p. 100 qu'elle détenait auparavant. Croyez-vous qu'un phénomène du genre pourrait se produire au Canada, si l'on ouvrait la porte à la concurrence?

**M. Monty:** Nous avons effectué de nombreuses analyses à ce sujet au cours des audiences Unitel devant le CRTC. Après avoir consulté des experts de l'extérieur, nous n'avons trouvé aucune preuve de la croissance du marché aux États-Unis comparativement à celle du marché en minutes. C'est pourquoi nous laissons tomber les prix, les chiffres d'affaires, les unités de production. Rien ne prouve l'élasticité du marché global. Certaines statistiques commencent à démontrer l'élasticité de certains créneaux du marché global.

**Le sénateur Sylvain:** Depuis le démantèlement d'AT&T, la population des États-Unis a augmenté de 20 millions de personnes, l'économie a pris de l'expansion, mais le nombre de minutes n'a pas augmenté?

**M. Monty:** Non, l'expansion de ce secteur d'activité est lié à celle de l'économie, tout comme au Canada. Les statistiques démontrent que notre marché a connu une expansion aussi rapide que le marché américain. Il y a eu croissance, mais elle n'est pas liée à la concurrence, au démantèlement d'AT&T.

**M. Canfield:** Je voudrais m'assurer que la réponse est complète. Avant 1982, AT&T regroupait toutes les entreprises que nous appelons maintenant les compagnies de téléphone régionales. Lors du démantèlement, AT&T est devenue fournisseur de services interurbains. Cet aspect même de la subvention est passé aux entreprises régionales. On a alors imposé des frais d'accès de 3,50 \$ pour la ligne d'un abonné local et d'autres frais relatifs à la ligne d'un abonné commercial ont été ajoutés au coût. Je crois donc qu'il est un peu erroné de comparer une entreprise d'avant AT&T à ce qui se passe au niveau local.

**Le sénateur Spivak:** Je ne comprends pas tout à fait votre option. Voulez-vous dire que vous préféreriez un système entièrement déréglementé comme en Nouvelle-Zélande? Quel en serait alors l'impact sur les autres buts comme l'accès universel et abordable pour les abonnés locaux?

**Mme Côté-O'Hara:** Nous visons une stratégie plus équilibrée. Comme dans beaucoup d'autres secteurs, notamment celui des lignes aériennes, le système et la trame même de la

[Text]

Canadian society, as it is in many other sectors, as it is in the airline industry. The aspects are considered to be of competitive nature and require active competition if the goal is to create that kind of dynamic activity, because telecommunication is in itself both an industry and also the enhancer, the ability to be itself. It is an input factor into other companies. We should be subject to the same form of deregulation that benefits the customers of all the new players. That is where we stand, on the balanced approach recognizing social and economic realities.

**Mr. Monty:** There are basically only two models that would satisfy customers as well as the environment which must be created for growth and having some indigenous strength in a business in which we lead in Canada on a global basis—telecommunications. That first option is obviously what we presented. We feel strongly in it. We are partial but we are not going to hide that.

We feel that what we presented to the CRTC is better than everything else because the small customers will not be impacted. Those who need it most, the largest users, will get U.S. rates by 1995-1996.

But there is another option, and that is the New Zealand model which is not trying to get at us and demand that we will instill more innovation. I take strong issue with that. We will not deal with that again in your business. How did we become leaders in the world if we are not innovative? So that is an interesting question as well.

But the option of New Zealand is that they have put some restrictions on growth on local rates, tied to the Consumer Price Index. You also cannot increase rural faster than you increase urban prices on local rates. Within those guidelines, there are four or five basic principles.

**The Chairman:** Would you advocate that model for Canada?

**Mr. Monty:** I would not. I would advocate our option as the first option. Canada is what it is. It would be nice to say we will take somebody else's model, but then I would have to admit that someone else might say, let's pick the Japanese model or the U.S. model. Canada is Canada. Let's find a model for Canada. That is what I believe we put together for the CRTC.

**Senator Forrestall:** I want to ask first of all about the alleged \$600 million annual haemorrhage that we have to the U.S. and other places. Do you know how accurate that figure is?

[Traduction]

société canadienne reconnaissent l'abordabilité probable des obligations prévues à un contrat social. On considère que ces aspects sont de nature compétitive et exigent donc une concurrence active si l'on vise à créer ce genre de dynamisme, parce que le secteur des télécommunications est en soi à la fois une industrie et le catalyseur, capable d'être lui-même. Il s'agit d'un intrant pour d'autres entreprises. Nous devrions être visés par le même genre de déréglementation qui est avantageuse pour les clients de tous les nouveaux intervenants. Telle est notre position face à l'approche équilibrée des réalités sociales et économiques.

**M. Monty:** Il n'existe essentiellement que deux modèles qui satisferaient à la fois les clients et l'environnement qu'il faut créer pour qu'il y ait croissance et qu'un secteur d'activité où nous sommes des chefs de file mondiaux, soit celui des télécommunications, ait une force propre. Cette première option est manifestement celle que nous avons présentée. Nous avons des idées bien ancrées à ce sujet. Nous avons un parti pris, mais nous n'allons certes pas le cacher.

La proposition que nous avons soumise au CRTC est meilleure que n'importe quelle autre parce qu'elle n'aura pas d'effet sur les petits clients. Ceux qui en ont le plus besoin, soit les utilisateurs les plus importants, obtiendront les tarifs américains en 1995-1996.

Il y a toutefois une autre option, et c'est le modèle néo-zélandais qui n'essaie pas de nous obliger à innover encore davantage. Je ne suis vraiment pas d'accord, et nous ne reviendrons pas là-dessus. Comment sommes-nous devenus des chefs de file mondiaux si nous n'innovons pas? Voilà une autre question intéressante.

En Nouvelle-Zélande, on a toutefois limité dans une certaine mesure la montée des tarifs locaux en les liant à l'indice des prix à la consommation. Les tarifs locaux ne peuvent augmenter plus rapidement en milieu rural qu'en milieu urbain non plus. Ces lignes directrices comportent quatre ou cinq principes de base.

**Le président:** Préconiseriez-vous ce modèle pour le Canada.

**M. Monty:** Non. Je proposerais d'abord notre option. Le Canada est ce qu'il est. Il serait beau de dire que nous allons nous inspirer du modèle d'un autre pays, mais il faut alors admettre que quelqu'un d'autre pourrait recommander le modèle japonais ou le modèle américain. Le Canada, c'est le Canada. Trouvons un modèle pour le Canada. C'est ce que je crois que nous avons présenté au CRTC.

**Le sénateur Forrestall:** Je voudrais tout d'abord parler de ce qu'on a qualifié d'hémorragie annuelle de 600 millions de dollars vers les États-Unis et d'autres pays. Dans quelle mesure ce chiffre est-il exact?



[Text]

Bill C-62 obviously will be completely inadequate long before the 1990s have left us. I ask you to cast your mind ahead because deregulation is very obviously the route we are taking. Failures, the apparent ones, notwithstanding, the experiment has been good. Many of us felt that "*ad hocery*" was the worst policy for governing. That was 30 years ago when I first came here. I now know the value of constant change which can be described as "*ad hocery*".

How valuable do you see the Competition Act as a substitute for a regulatory telecommunications structure?

**The Chairman:** Good question.

**Ms Côté-O'Hara:** The \$600 million you refer to, is there some precision on that number?

**Senator Forrestall:** Who started that dastardly rumour?

**Professor Janisch:** If you do not mind me attributing it, it started with Senator Graham who said AT&T was taking out \$600 million per year.

**Senator Graham:** I said there are those who suggest that.

**Professor Janisch:** I stand corrected, Senator Graham.

**Ms Côté-O'Hara:** We understand there is a sizable figure and we do not have the figure either. We presume it is from a mixture of varying activities, PBXs, equipment sales, settlement, et cetera.

**Senator Graham:** You could not verify it?

**Ms Côté-O'Hara:** No, it sounds high.

**Mr. Lowry:** It sounds high.

**Senator Forrestall:** While you are thinking about my second question a little more, can someone tell me what S-T-E-N-T-O-R stands for?

**Ms Côté-O'Hara:** Stentor was a herald in Greek mythology who was known to have the voice of fifty. But the passages in the *Iliad* speak a lot about the goddess Hara as well, as in "O'Hara".

**Senator Forrestall:** This is the levity I was saving until you had given thought to my other question. Can somebody now address the issue of whether we should go to the Competition Act as a method of regulating?

**Mr. Monty:** That is an extremely difficult question. In the end, I am not sure that either will be able to stop the trend towards global competition in our business for the largest and middle-size users. Whether we like it or not, we will need

[Traduction]

Il est évident que le projet de loi C-62 ne suffira vraiment plus à la tâche longtemps avant la fin des années 1990. Je vous demanderais de regarder vers l'avenir parce qu'il est très évident que nous nous orientons vers la déréglementation. Malgré les échecs apparents, l'expérience a été bonne. Beaucoup d'entre nous croient que les mesures «d'exception» sont la pire façon de gouverner. C'était il y a 30 ans à mon arrivée ici. Je connais maintenant la valeur du changement constant que l'on peut qualifier de mesures «d'exception».

Croyez-vous que la Loi sur la concurrence puisse remplacer de façon valable une structure de réglementation des télécommunications?

**Le président:** Bonne question.

**Mme Côté-O'Hara:** Je pourrais peut-être demander s'il y a des précisions sur le chiffre de 600 millions de dollars dont vous parlez?

**Le sénateur Forrestall:** Qui a lancé cette ignoble rumeur?

**Le professeur Janisch:** Si vous me permettez d'en attribuer la paternité, c'est le sénateur Graham qui a déclaré qu'AT&T prenait 600 millions de dollars par année.

**Le sénateur Graham:** J'ai dit que certains l'avaient laissé entendre.

**Le professeur Janisch:** Je m'excuse, sénateur Graham.

**Mme Côté-O'Hara:** Nous croyons savoir que le chiffre est important et nous ne l'avons pas non plus. Nous supposons qu'il représente un mélange d'activités diverses: PBX, ventes d'équipement, règlement, et ainsi de suite.

**Le sénateur Graham:** Vous n'avez pu le vérifier?

**Mme Côté-O'Hara:** Non, mais il semble élevé.

**M. Lowry:** En effet.

**Le sénateur Forrestall:** Pendant que vous réfléchissez un peu à ma deuxième question, quelqu'un pourrait-il me dire ce que représente le sigle S-T-E-N-T-O-R?

**Mme Côté-O'Hara:** Dans la mythologie grecque, Stentor était un messager reconnu par sa voix aussi puissante que celle de 50 personnes. Il y a toutefois dans l'*Iliade* de nombreux passages qui parlent de la déesse Hara aussi, comme dans «O'Hara».

**Le sénateur Forrestall:** C'est le manque de sérieux que je gardais jusqu'à ce que vous ayez réfléchi à mon autre question. Quelqu'un peut-il maintenant me dire si nous devrions recourir à la Loi sur la concurrence comme méthode de réglementation?

**M. Monty:** Votre question est extrêmement difficile. En bout de ligne, je ne suis pas sûr que l'un ou l'autre moyen puisse enrayer la tendance à la mondialisation de la concurrence dans notre secteur d'activité pour les utilisateurs impor-

[Text]

Canadian champions to take on the others on an equal footing, either through alliances because we are smaller or head on, in certain niches.

I agree that the regulations, as in C-62 and the Competition Act, will be guidelines to permit us to evolve in this environment so that nobody takes advantage of the situation either through predatory pricing or otherwise and causes consumers and Canadians not to be served well. However, I do not think there is any ideal model that will last for the next 25 years. We can rely on saying to you today that we have a suggestion as to how all of this will work.

I think there are too many issues at work: The cost of production in Canada, of which telecommunications is becoming an important one; the social issue of communicating among each other, and the cost of doing that; and how do we have Canadian leadership in certain industries that are knowledge-based rather than natural resources-based?

When you put this all together, I think you parliamentarians have to face the fact that you are putting laws in place to permit us to guide the process, but not necessarily to control it.

**The Chairman:** If C-62 for one reason or another did not pass, what would be the long-term and short-term effects on your Stentor group of companies?

**Mr. Monty:** Even though the Railway Act is very old, 1903, we have been quite successful. So to say that we needed to have a new act 20 years ago, I would have to ask why. There are two reasons why we do need an act today.

When you look at Canada and say to yourself, we want to have a better economic union, it is impossible for me to say we should not have a national policy on telecommunications that is unified across Canada, while at the same time we in the business community keep saying we need free capital, goods, processes, and movement across Canada.

That is the first reason I think we need to rethink the 1903 deal.

The second reason is basically because we need to gradually deregulate. It would be nice to say that we will do it tomorrow morning, but that is not going to happen in Canada. We need a process to see us through what we call forbearance service by service, so that we evolve this process and at the same time permit Canadian leadership to prevail in an industry where we are already a leader.

[Traduction]

tants et de taille moyenne. Que cela nous plaise ou non, il nous faudra des champions canadiens pour rivaliser sur un pied d'égalité, soit en formant des alliances parce que nous sommes plus petits, soit directement dans certains créneaux particuliers.

J'admets que les règlements prévus au projet de loi C-62 et dans la Loi sur la concurrence constitueront des lignes directrices qui nous permettront d'évoluer dans ce contexte afin que personne ne profite de la situation en pratiquant des prix abusifs ou autrement tout en servant mal les consommateurs et les Canadiens. Je ne crois toutefois pas qu'il y ait de modèle idéal qui durera pendant les 25 prochaines années. Nous pouvons vous dire aujourd'hui que nous avons une suggestion sur la façon dont tout cela fonctionnera éventuellement.

Je crois qu'il y a trop de facteurs à l'œuvre: le coût de production au Canada, dont les télécommunications deviennent un élément important, la question sociale de la communication entre les divers membres de la société et de son coût, et la façon d'assurer un leadership canadien dans certaines industries à base de connaissances plutôt que de ressources naturelles.

Tout compte fait, je crois que les parlementaires doivent réaliser qu'ils mettent en œuvre des lois afin de nous permettre d'orienter le processus sans nécessairement le contrôler.

**Le président:** Si le projet de loi C-62 n'est pas adopté pour une raison ou pour une autre, quels seraient les effets à long terme et à court terme de ce sujet sur le groupe Stentor?

**M. Monty:** Même si la *Loi sur les chemins de fer* est très vieille et remonte à 1903, nous avons assez bien réussi. Je devrais donc me demander pourquoi il faudrait dire que nous avions besoin d'une nouvelle loi il y a 20 ans. Nous avons besoin d'une loi aujourd'hui pour deux raisons.

Lorsqu'on jette un coup d'œil sur le Canada et qu'on se dit que nous recherchons une meilleure union économique, je ne puis dire qu'il ne faudrait pas avoir de politique nationale des télécommunications unifiée dans tout le Canada pendant que les milieux d'affaires continuent d'affirmer qu'ils ont besoin de la libre circulation des capitaux, des biens, des processus et des personnes dans tout le Canada.

C'est la première raison pour laquelle nous devons à mon avis repenser la loi de 1903.

La deuxième raison, c'est essentiellement parce qu'il faut déréglementer graduellement. Il serait intéressant de pouvoir dire que nous le ferons demain matin, mais cela n'arrivera pas au Canada. Il nous faut un processus qui nous permettra de franchir ce que nous appelons l'abstention service par service afin d'évoluer graduellement tout en permettant au leadership canadien de prévaloir dans une industrie où nous sommes déjà un chef de file.



[Text]

That is how I see the need for the change in the 1903 Railway Act to move to a new telecommunications act in a form adjusted to take account of the material that has been presented to you by us or others.

**Senator Forrestall:** With great respect, if you people in your industry do not start addressing this question right now you are going to have in your hands and on your back—three to five years—a replacement bill. At the rate we are going, this will be hopelessly outdated. If you do not do it, you are going to get another bureaucratic bill which you will have to live with. This has not even received approval in principle in the House of Commons yet. You might not have this legislation for another year. As a matter of fact, it might die in this process.

**Ms Côté-O'Hara:** This is why we see this as an important legislative framework. It does not prepare us for the future very much. We have to prepare ourselves. It only sets out a number of critical, helpful rules which we did not have before. But the onus is on us to start taking charge. This is why a lot of things are being done differently. Once the CRTC has put out its decision, we are encouraged to start discussing improvements on the regulatory relationship front, streamlining and other factors that are very critical, as you can tell from the examples provided to you today. But they are not in the bill. They are elsewhere. The bill only offers a number of tools, not all of them. The rest are either in our hands or they have to be negotiated under existing processes.

**Senator Graham:** This has been raised before. Against the background of what you were just talking about, do you think the government is putting the cart before the horse, that we really do not have a comprehensive telecommunications strategy? Should we have had that in place before we introduced this legislation? Can we do it as a companion piece? Can we do it hand in hand?

**Ms Côté-O'Hara:** That is a hard question. It would be easy to say that it would be nice to have a real telecommunications policy but few sectors have been able to benefit from total, comprehensive, national policy that has satisfied all stakeholders. Over the years we have had a number of exchanges and dialogues with public and private sectors and governments in terms of what is in the best interests. This is such an evolutionary process. This legislation does set out a number of rules quite clearly. It starts to describe relationships of knowing what to expect and what not to expect, although in some areas

[Traduction]

Voilà pourquoi il faut modifier la Loi sur les chemins de fer de 1903 pour adopter une nouvelle mesure sur les télécommunications qui tiendra compte des documents que d'autres intervenants ou nous-mêmes vous avons soumis.

**Le sénateur Forrestall:** Avec tout le respect que je vous dois, si votre industrie ne commence pas dès maintenant à s'attaquer à cette question, vous vous retrouverez—dans trois à cinq ans—face à un projet de loi de remplacement parce qu'à la vitesse où tout se déroule, la mesure à l'étude sera complètement dépassée. Si vous ne faites rien, on vous imposera un autre projet de loi issu de la bureaucratie et avec lequel vous devrez vivre. Le projet à l'étude n'a pas encore reçu l'approbation de principe de la Chambre des communes. Il se pourrait très bien que cette mesure législative ne soit pas en vigueur avant encore un an. En fait, elle pourrait disparaître au cours du processus.

**Mme Côté-O'Hara:** Voilà pourquoi nous considérons qu'il s'agit d'un cadre législatif important qui ne nous prépare pas beaucoup à l'avenir. Il faut nous préparer nous-mêmes. Il établit simplement des critères utiles qui n'existaient pas auparavant. À nous toutefois de commencer à prendre les choses en main. Voilà pourquoi beaucoup de choses se font différemment. Lorsque le CRTC aura rendu sa décision, cela nous encouragera à amorcer la discussion sur des façons d'améliorer la réglementation, de la simplifier, et sur d'autres facteurs très critiques comme vous pouvez le constater par les exemples qui vous ont été fournis aujourd'hui. Ces moyens ne sont toutefois pas dans le projet de loi. On les trouve ailleurs. Le projet de loi ne fait qu'offrir un certain nombre d'outils, mais pas tous. Les autres, ils sont entre nos mains, ou il faudra les négocier dans le cadre des processus en vigueur.

**Le sénateur Graham:** La question a déjà été soulevée. Compte tenu de ce que vous venez de dire, croyez-vous que le gouvernement met la charrue devant les bœufs, que nous n'avons vraiment pas de stratégie complète de télécommunication? Aurait-il fallu en avoir une avant de présenter cette mesure législative? Pouvons-nous présenter une mesure d'accompagnement? Pouvons-nous faire les deux en même temps?

**Mme Côté-O'Hara:** Votre question est difficile. Dire qu'il serait bon d'avoir une véritable politique de télécommunication, ce serait facile, mais peu de secteurs ont pu tirer parti d'une politique nationale totale et complète qui a satisfait tous les intervenants. Au fil des ans, nous avons eu nombre d'échanges et de dialogues avec les secteurs public et privé au sujet de ce qui est dans les meilleurs intérêts des intervenants. Le processus est tellement évolutif. La mesure législative à l'étude établit un certain nombre de règles très claires. Elle commence à décrire ce à quoi il faut s'attendre et ne pas

[Text]

we would like it more open and transparent. It has taken some steps forward.

Some of my colleagues might have a little more of a variation on that theme.

**Mr. Canfield:** We need to accept that vision would come before strategy, that strategy would come before process and that process would come before organization. I believe that this bill is a good start and that it brings in lots of interesting things. However, I would hope to see something that would help the industry and Canadians go forward collectively, as they must.

I and others from Canada were in Davos in February at the World Economic Congress. I saw there a situation I characterize into four components. The first part was the geopolitical, where we saw an awful lot of change in the world we would not have otherwise seen, going into the economic side where we saw the demand for capital, which is somewhat frightening, going into the industrial and economic strategies that exist in the world, and finally into GATT. When I went through all that and listened to the American State Department and other folks talk in terms of the desire to be able to compete for telecommunications services, I realized that in the competitive environment in which we are, we need to have strategies that support, from the telecommunications side, the economic and industrial strategies we are to be in.

I feel very strongly that once we have defined where we are trying to get to, we should put in place a lot of the process that allows us to get there with some common focus. That is not to the exclusion of this bill. I believe the bill is a step forward. It has components that are readily supportable.

**Senator Graham:** I noted with particular interest your support for adding regional sensitivity to the policy objectives of the bill. That has been an important theme here and it is certainly an important theme for those who come from what they call the regions of the country.

Could you expand on the suggestion that you made on page 9 of the submission we had last night, that for an addition to that policy statement it would be a requirement for lessened reliance on regulation. Presumably you expect that statement to have an intended effect. What role would that statement play?

**Mr. Lawry:** Each of the regions has unique characteristics, whether energy development or the resource sector, but I will speak to Alberta.

We think that an opportunity to have dialogue on a consultative basis, where the needs of that region can be expressed, is valuable. That consultation process should be as open as pos-

[Traduction]

s'attendre, même si nous aimerions qu'elle soit plus ouverte et transparente dans certains domaines. Je crois toutefois qu'on a fait des progrès.

Certains de mes collègues auront peut-être autre chose à dire à ce sujet.

**M. Canfield:** Il faut accepter que la vision précède la stratégie, que la stratégie précède le processus et que celui-ci précède l'organisation. Je crois que le projet de loi à l'étude est un bon point de départ et qu'il présente une foule d'aspects intéressants. J'aimerais toutefois y voir quelque chose qui aiderait l'industrie et les Canadiens à aller de l'avant collectivement, comme ils doivent le faire.

Comme beaucoup d'autres représentants du Canada, j'ai assisté au Congrès économique mondial à Davos en février. J'y ai constaté une situation que j'appelle à quatre volets. Le premier était l'aspect géopolitique : nous avons constaté une foule de changements dans le monde que nous n'aurions pas vus autrement. Viennent ensuite le côté économique où la demande de capitaux est un peu effrayante, puis les stratégies industrielles et économiques qui existent dans le monde et enfin, le GATT. Après avoir passé tout cela en revue et entendu le Département d'État américain et d'autres intervenants dire qu'ils souhaitaient faire concurrence au niveau des services de télécommunication, je me suis rendu compte que dans le milieu compétitif où nous nous trouvons, il faut avoir des stratégies de télécommunication qui appuieront les stratégies économiques et industrielles que nous lancerons.

Je suis convaincu que lorsque nous saurons où nous voulons aller, il faudra mettre en place une grande partie du processus qui nous permettra de nous y rendre en mettant nos efforts en commun. Cela n'exclut pas le projet de loi à l'étude qui constitue à mon avis un pas en avant. Certains de ses éléments sont faciles à appuyer.

**Le sénateur Graham:** J'ai été particulièrement intéressé de constater que vous appuyez l'ajout de la sensibilité aux régions aux grands objectifs du projet de loi. Cette question a eu beaucoup d'importance ici et elle en a certainement pour ceux qui proviennent de ce qu'on appelle les régions.

Pourriez-vous développer la suggestion que vous avez présentée à la page 9 de l'exposé que nous avons reçu hier soir, où vous affirmez que pour ajouter quelque chose à cet énoncé de principe, il faudrait moins compter sur la réglementation. Vous vous attendez donc à ce que cet énoncé ait un certain effet. Quel rôle jouerait cet énoncé?

**M. Lawry:** Chaque région a ses caractéristiques particulières, qu'il s'agisse de la mise en valeur de l'énergie ou du secteur des ressources, mais je parlerai de l'Alberta.

Nous croyons qu'il vaut la peine de tenir un dialogue consultatif où l'on pourra exprimer les besoins de cette région. Ce processus de consultation devrait être aussi ouvert que pos-



[Text]

sible. That is something that strengthens the fabric of Canada, that recognizes that we are a nation and we have a national communications system. At the same time, that does not mean that across Canada the prices will necessarily always be the same or that certain interest groups will be served by the same technologies in same areas at the same time. That is one of the things that will allow us to get some strength through diversity.

**Senator Graham:** I am sure Professor Janisch has some questions on that. Mr. Monty mentioned forbearance awhile ago. On page 25 of your submission today you talk about the presumption of forbearance in contrast to what the bill now proposes, which is that the CRTC may forbear where it finds it would be in the public interest. You are arguing that you could still end up being regulated when your competitors escape regulation under forbearance. The regulatory burden that you suffer from could still be used against you even in a competitive market. Is that correct?

**Mr. Monty:** Yes, we believe that strongly.

**Senator Graham:** How would the presumption of forbearance work?

**Mr. Monty:** There would have to be some determination provided in the law or the regulation supporting it to give direction or guidance to the administrative body on that regulation. We have in the document a statement that when we look at whether there is competition we have to broaden the definition of competition and not necessarily look only at the Canadian space, but at the North American space. Words to that effect to guide the determination of public interests, would be essential in order to permit proper dialogue and debate and evolution in the forbearance.

That is what we are trying to get at and do not necessarily leave it only to the issue of public interest and who defines it and how it is going to be defined. Obviously public interest evolves over time. I think the elected representatives should give guidance on what the public interest is. We would like to provide input to the policy formulation process that this bill is now into; to define forbearance and presumption of forbearance and permit almost an automatic shift toward deregulation under certain circumstances as they evolve.

We are struggling with the issue. Obviously you are as well, which I find comforting because it is not an obvious one. It would be great if it was obvious. For instance, at a 20 per cent market share for resellers, you presume that there is enough competition to eliminate regulation of long distance service. Well, what does the 20 per cent represent? Is it 20 per cent of the Canadian market or is it 20 per cent of the North American market? We have to start instilling those concepts in the

[Traduction]

sible, car il resserre la trame du Canada, reconnaît que nous sommes un pays et que nous avons un système national de communication. Par ailleurs, cela ne signifie pas que les prix seront nécessairement toujours les mêmes partout au Canada et que certains groupes d'intérêt seront desservis par les mêmes technologies, dans les mêmes régions, et en même temps. Il s'agit là d'un des moyens qui nous permettraient de tirer une certaine force de la diversité.

**Le sénateur Graham:** Je suis sûr que le professeur Janisch a des questions à ce sujet. M. Monty a parlé d'abstention il y a quelque temps. À la page 25 de votre mémoire d'aujourd'hui, vous parlez de la présomption d'abstention par rapport à ce que le projet de loi propose maintenant, soit que le CRTC puisse s'abstenir lorsqu'il juge que ce serait dans l'intérêt du public. Vous prétendez toujours que vous pourriez quand même finir par être réglementés pendant que vos concurrents échapperaient à la réglementation à la suite d'une abstention. Le fardeau réglementaire qui vous est imposé pourrait toujours l'être, même sur un marché compétitif. Est-ce exact?

**M. Monty:** Oui, nous en sommes convaincus.

**Le sénateur Graham:** Comment fonctionnerait la présomption d'abstention?

**M. Monty:** La loi ou le règlement devrait prévoir un moyen de donner des directives ou des conseils à l'organe administratif au sujet du règlement en question. Nous affirmons dans le document que lorsqu'on cherche à établir s'il y a concurrence, il faut élargir la définition de la concurrence et examiner non pas l'espace canadien seulement, mais aussi l'espace nord-américain. Un libellé à cet effet, qui orienterait la détermination de l'intérêt public, serait essentiel pour permettre un dialogue et un débat appropriés, et une certaine évolution dans le contexte de l'abstention.

Voilà où nous essayons d'en venir et nous ne nous en tenons pas uniquement à la question de l'intérêt public et à la façon de le définir. L'intérêt public évolue manifestement avec le temps. Les représentants élus devraient donner des conseils sur ce qu'est l'intérêt public. Nous aimerions contribuer au processus d'élaboration des politiques amorcé par ce projet de loi afin de définir l'abstention et la présomption de l'abstention, et de permettre une réorientation presque automatique vers la déréglementation dans certaines circonstances, à mesure qu'elles se présentent.

La question n'est pas facile pour nous, ni pour vous non plus, ce qui me reconforte parce que ce n'est pas évident. Si la solution était évidente, ce serait parfait. Par exemple, lorsque les revendeurs occupent 20 p. 100 du marché, vous présumez que la concurrence est suffisante pour déréglementer le service interurbain. Que représentent les 20 p. 100 en question? Est-ce 20 p. 100 du marché canadien, ou 20 p. 100 du marché nord-américain? Il faut commencer à intégrer ces concepts aux

[Text]

guidelines that you would provide to the administrative body to determine forbearance and public interest.

**Mr. Lawry:** The language currently proposed is soft. It suggests that the CRTC may implement forbearance. We would like that hardened to indicate that they would. That would not be an option under the conditions which would be determined to be competitive.

I would also not restrict ourselves to only viewing what is defined in the current language as competitive, but expand that so that option could be provided for any service, for instance a prestige telephone number—a number whose digits spell “chicken” or something like that—paging services or enhanced services like voice mail. Let us go beyond the conventional thinking and if that service can be provided more efficiently, then open it up as well.

We would like to see it improved in those two areas.

**Senator Graham:** Would you care to look into your crystal ball and give us a prediction on the Unitel decision that is supposed to come down this season?

**Ms Côté-O'Hara:** No.

**Mr. Monty:** I am going to turn my microphone off.

**Ms Côté-O'Hara:** We hope it is imminent.

**Senator Forrestall:** This season?

**The Chairman:** The CRTC was here and said that there will be a decision this season.

**Professor Janisch:** I will follow up very briefly on the line of questioning from Senator Graham with respect to forbearance. It seems to me that we start with what is proposed in the legislation itself, a discretionary power in the Commission to forbear where there is evidence as a matter of fact of sufficient competition to ensure just and reasonable rights, et cetera.

Your proposal suggests that should be extended by changing the “may” to “would” and also by looking at the definition of “competition” to include foreign competition and particularly North American competition. So that deals with the notion of forbearance in competition.

When you look at the legislation, all it provides is forbearance in the context of competition. However, at page 12 of your technical submission, you argue in favour to a much broader notion of forbearance; in the public interest. You say that legislation should provide that, in any circumstances, a

[Traduction]

lignes directrices que vous fourniriez à l'entité administrative chargée de déterminer l'abstention et l'intérêt public.

**M. Lawry:** Le texte actuel est mou. Il laisse entendre que le CRTC pourrait s'abstenir. Nous aimerions le muscler un peu pour indiquer que le CRTC le ferait. Cela ne serait pas un choix dans des conditions qui seraient jugées compétitives.

Il ne faudrait pas examiner seulement ce qui est défini comme compétitif dans le texte actuel. Il faudrait prévoir aussi la possibilité d'étendre cette option à tout service : numéro de téléphone de prestige, par exemple—dont les chiffres épellent «poulet» ou quelque chose du genre—services de téléavertisseur ou services améliorés comme les services d'audio-messagerie. Allons au-delà du conventionnel et si le service en question peut être offert de façon plus efficiente, ouvrons-le aussi.

Nous aimerions que le projet de loi soit amélioré sur ces deux plans.

**Le sénateur Graham:** Pourriez-vous jeter un coup d'œil dans votre boule de cristal et prédire qu'elle sera la décision Unitel qui doit être rendue au cours de la saison?

**Mme Côté-O'Hara:** Non.

**M. Monty:** Je ferme mon microphone.

**Mme Côté-O'Hara:** Nous espérons que la décision est imminente.

**Le sénateur Forrestall:** Elle sera rendue au cours de la saison?

**Le président:** Les représentants du CRTC ont déclaré que l'on rendra une décision au cours de la saison.

**Le professeur Janisch:** Je vais donner suite très brièvement aux questions du sénateur Graham qui portent sur l'abstention. Il me semble que nous commençons avec ce qui est proposé dans la mesure législative même, c'est-à-dire qu'on accorde au Conseil le pouvoir discrétionnaire de s'abstenir lorsqu'il est démontré que la concurrence est suffisante pour assurer des droits justes et raisonnables, et ainsi de suite.

Vous proposez de remplacer le mot «peut» par le mot «ferait», et aussi de revenir sur la définition de «concurrence» pour y inclure la concurrence étrangère et en particulier nord-américaine. Voilà donc pour le concept de l'abstention en ce qui a trait à la concurrence.

Tout ce que la mesure législative prévoit, c'est l'abstention dans le contexte de la concurrence. À la page 12 de votre mémoire technique, vous préconisez toutefois un concept beaucoup plus étendu de l'abstention dans le contexte de l'intérêt public. Selon vous, la mesure législative devrait pré-



[Text]

regulatory activity can, should or would be forborne where it is in the public interest.

When you gave us a draft text to consider as a proposed amendment, you dropped any reference to the public interest. In the draft text, which is on page 3 of the supplementary annex to your technical document, you say that the text would be "...where the Commission determines as a question of fact that to refrain would be an effective means to promote the Canadian telecommunications policy objectives. ..." What that brings to mind is the question of whether that is so broad as to move from the initial notion in the legislation of forbearance tied into competition, and evidence of competition, to what seems to be an extraordinarily broad assertion of forbearance whenever it is considered that there are other means of achieving the purposes of the legislation. Could you comment as to whether there should not be some restrictions on such an open-ended abandonment of regulation in the context of monopoly?

**Mr. van Koughnett:** On the broadcasting side of the CRTC's jurisdiction, there is confirmed authority to deal with rate regulation for yet another monopoly utility; coaxial cable in the hands of the cable TV companies. The CRTC has wrestled, with some degree of success over the years, with the view that some of the service offerings—particularly non-recurring service offerings—of the cable companies can be deregulated.

When I ask for a second cable outlet to hook up to my FM receiver, the particular rate I pay is not regulated by the CRTC. When I ask for installation, the installation rate is only within broad guidelines regulated by the CRTC.

The purpose of introducing for the consideration of the committee the opportunity that the commission may refrain, wherever it views that to refrain would be in the public interest, is to suggest to the committee that the commission may find analogous service offerings on the telecommunications side of its jurisdiction: the opportunity to call-forward your telephone number from your home to your business or vice versa; three-way calling such as adding on your mother-in-law to your sister-in-law; the prestige telephone number, such as number that is 1-800 PIZZA; voice mail, which is the new central office-based telephone answering machine. These are examples of service offerings which are not essential and which might well be left open to market forces.

**Professor Janisch:** If they are market forces, surely you could go under the present proposed forbearance power which is tied into the fact that there is competition. This is outside of any suggestion whatsoever that there is any competition.

[Traduction]

voir que dans n'importe quelle circonstance, une activité réglementaire peut être, devrait être ou serait l'objet d'une abstention lorsque c'est dans l'intérêt public.

Lorsque vous nous avez remis un projet de texte à étudier comme proposition d'amendement, vous avez laissé tomber toute allusion à l'intérêt public. Dans le projet de texte, que l'on trouve à la page 3 de l'annexe de votre document technique, vous dites que le texte serait le suivant: «...dans les cas où il conclut, comme question de fait, qu'une abstention serait un moyen efficace de promouvoir les objectifs de la politique canadienne des télécommunications...» Cette proposition m'amène à me demander si la disposition est tellement générale qu'on s'écarte du concept prévu à l'origine dans la mesure législative, soit celui de l'abstention liée à la concurrence et à la preuve de concurrence, pour adopter ce qui semble être une affirmation extraordinairement générale de l'abstention chaque fois que l'on considère qu'il y a d'autres façons de parvenir au but visé par la mesure législative. Pourriez-vous nous dire s'il faudrait limiter dans une certaine mesure un abandon aussi ouvert de la réglementation dans le contexte d'un monopole?

**M. van Koughnett:** Dans le secteur de la radiodiffusion, la loi donne au CRTC le pouvoir de réglementer les tarifs d'une autre entreprise de service public monopoliste: je veux parler du câble coaxial des entreprises de télévision par câble. Le CRTC examine, avec un certain succès au fil des ans, la possibilité de déréglementer une partie des services offerts par les entreprises de câblodistribution, et en particulier les frais d'installation.

Lorsque je demande qu'on m'installe une deuxième prise de câble pour brancher mon récepteur MF, le tarif exigé n'est pas réglementé par le CRTC. Lorsque je demande une installation, les frais n'en sont assujettis qu'aux lignes directrices générales du CRTC.

Nous demandons au comité d'étudier la possibilité que le Conseil puisse s'abstenir lorsqu'il est d'avis que ce serait dans l'intérêt public, parce que nous croyons qu'il pourrait trouver des exemples semblables dans le secteur des télécommunications: renvoi automatique d'un numéro de téléphone entre la résidence et l'entreprise ou vice versa, conférence à trois permettant par exemple de parler en même temps à sa belle-mère et à sa belle-sœur, numéro de téléphone de prestige comme 1-800 PIZZA, par exemple, l'audiomessagerie, qui est le nouveau répondeur téléphonique centralisé. Ce sont là des exemples de services qui ne sont pas essentiels et où l'on pourrait très bien laisser jouer les forces du marché.

**Le professeur Janisch:** Dans ce cas, vous pourriez certainement agir conformément au pouvoir d'abstention proposé, qui est lié à l'existence de la concurrence. Cela ne tient compte d'aucune suggestion selon laquelle il y a concurrence.

[Text]

**Mr. van Koughnett:** The concept of introducing the possibility to the commission that it refrain where it is in the public interest or where, in its view, to refrain from rate regulation would promote the policy objectives set out in clause 7, is designed to be exactly analogous to what the CRTC does without explicit authority on the broadcasting side of its jurisdiction right now where it is dealing with the jurisdiction over cable services.

**Professor Janisch:** That explanation is very interesting, but if you look at the document you sent us, two-thirds of the way down on page 12, you refer to the justification for deregulation in the public interest as being caused by "...unnecessary uncertainty and a potential for uneven regulation of competitors." Was that intended to be your primary motivation for asking for this very broad power of deregulation?

**Mr. van Koughnett:** The sentence that relates to "...unnecessary uncertainty and a potential for uneven regulation of competitors" is intended to refer only to the immediate preceding sentence, which is the presumption of forbearance, and not to the sentence that relates to the discretionary power captured in 39(1) at page 3 of the annex.

**Professor Janisch:** I want to go back to the licensing question. In your document at page 10, you indicated that the problem with licensing, especially with conditions of licences being imposed by the Department of Communications, was the significant risk of overlapping and conflict between the Department of Communications and the CRTC. Now the new entrants will be subject to a licence—as you explained you are—and presumably there will be conditions of licence placed on those permanent licences. How does that resolve your primary concern about the problem of overlapping and conflict between conditions of licence imposed by the Department of Communications and regulations imposed by the CRTC?

**Mr. van Koughnett:** The matter of potential overlapping or conflicting listing of departmental wishes—in addition to those that we are all familiar with coming from the CRTC on a regular basis—is introduced into the text in order to suggest that, at the time of renewal of licences, there would be a proceeding very much analogous to a construction program review proceeding, to a generate rate increase proceeding or revenue requirement proceeding that, on an ongoing basis, scrutinizes virtually every activity of each of the telecommunications carriers under federal jurisdiction in Canada today.

In our discussions earlier this afternoon, what I wished to propose was that the concept of licensing and the entire Part II of the bill should be restricted to licensing new entrants. The Department of Communications may wish to afford a licence

[Traduction]

**M. van Koughnett:** On propose de permettre au Conseil de s'abstenir lorsque c'est dans l'intérêt public ou lorsqu'il est d'avis que la non-réglementation des tarifs favoriserait les objectifs de politique établis à l'article 7, afin que ce pouvoir soit identique à ce que le CRTC fait actuellement, sans pouvoir explicite, du côté de la radiodiffusion, où il a compétence sur les services de câblodistribution.

**Le professeur Janisch:** Cette explication est très intéressante, mais dans le document que vous nous avez envoyé, au bas de la page 12, vous dites que la déréglementation dans l'intérêt public est justifiée parce que «...cela crée une incertitude inutilement et pourrait entraîner des inégalités dans la réglementation des activités des concurrents.» Quelle était à l'origine la raison principale pour laquelle vous avez demandé ce pouvoir très étendu de déréglementation?

**M. van Koughnett:** Le passage où l'on dit que «...cela crée une incertitude inutilement et pourrait entraîner des inégalités dans la réglementation des activités des concurrents» ne s'applique qu'à la phrase qui le précède immédiatement, qui a trait à la présomption d'abstention, et non à celle qui a trait au pouvoir discrétionnaire prévu au paragraphe 39(1) à la page 3 de l'annexe.

**Le professeur Janisch:** J'aimerais revenir sur l'attribution des licences. Vous indiquez à la page 10 de votre document que le problème posé par l'attribution des licences, et en particulier par les conditions imposées par le ministère des Communications, était le risque important de chevauchement et de conflit entre le ministère des Communications et le CRTC. Les nouveaux arrivants devront obtenir une licence—comme vous —et l'on suppose que ces licences permanentes seront assorties de conditions. Comment cela dissipe-t-il votre inquiétude au sujet du problème du chevauchement et du conflit entre les conditions liées aux licences imposées par le ministère des Communications et les règlements du CRTC?

**M. van Koughnett:** Nous avons parlé du risque de chevauchement ou de conflit des conditions du ministère—en plus des conditions que nous connaissons tous très bien et que le CRTC impose régulièrement—afin de suggérer la tenue, au moment du renouvellement des licences, de délibérations qui ressemblent énormément aux audiences portant sur un programme de construction, sur une hausse générale de tarif ou sur les recettes requises. Au cours de ces audiences, on examine régulièrement à peu près toutes les activités de chacune des entreprises de télécommunication qui relèvent de la compétence fédérale au Canada.

Au début de l'après-midi, je voulais proposer de limiter à l'attribution des licences aux nouveaux arrivants le concept de l'attribution des licences et toute la partie II du projet de loi. Le ministère des Communications pourrait vouloir attribuer



[Text]

to the incumbent carriers at the moment, pursuant to the transitional provisions, which is broad in scope and with no restrictions, in which case that would be our proposal for new entrants coming in as well.

In the alternative, the Department of Communications may wish to restrict, either by way of some geographic territory or some basket of service offerings, the incumbent carriers pursuant to the transitional provisions. If that were the regime, it should apply to new licensees who are licensed pursuant to Part II in the future.

**Professor Janisch:** In your document, you mention the shareholders of Stentor and that their long-standing record of providing telecommunications services to Canadians would justify the award of a permanent licence. I wonder whether Unitel is one of those long-standing providers of telecommunications services to Canadians? After all, they are the direct descendants of the telegraph companies, and the telegraph companies were providing telecommunications long before Mr. Bell's invention. So they would receive an immediate, permanent licence and not be treated as a new entrant?

**Ms Côté-O'Hara:** That is right.

**Mr. Monty:** We should give them a permanent licence on telegraph.

**Professor Janisch:** On the other hand, Mr. Monty, since they were in the telecommunications business before you, maybe they should be asked to allow you to come into the telephone business.

**Mr. Monty:** And we will be permitted to go into the telegraph business.

**The Chairman:** I have an easy question for Mr. Monty. I am brand new to the telecommunications business and have only started reading about it in the last three weeks. I went to a conference in Toronto that Mr. Janisch was having on telecommunications. I sat at a table with some people from Bell, the Royal Bank and others. The topic dealt with what resellers can provide a business client compared to what Bell can provide. One of the documents tabled with us this morning talks about something as simple as a detailed billing account. It says:

In addition to the foregoing services, resellers provide a wide range of value-added services which are generally not provided by the facilities-based carriers. Examples include:

Detailed Account Billing—Resellers generally provide a number of analyses of monthly phone bills which are not available from facilities-based carriers. For example, these could permit a business to provide each employee with an access code so that a report could be

[Traduction]

aux entreprises actuelles, conformément aux dispositions transitoires, une licence de portée générale assortie d'aucune restriction. Nous proposerions alors la même chose pour les nouveaux arrivants.

Le ministère des Communications pourrait aussi chercher à restreindre certaines activités des entreprises actuelles conformément aux dispositions transitoires, soit en imposant des limites territoriales ou des services obligatoires. Si l'on imposait un tel régime, celui-ci s'appliquerait aux nouveaux titulaires auxquels une licence serait attribuée conformément à la partie II.

**Le professeur Janisch:** Vous affirmez dans votre document que les actionnaires de Stentor ont toujours fourni des services de télécommunication canadiens, et qu'il serait donc justifié de leur attribuer une licence permanente. Je me demande si Unitel fournit des services de télécommunication aux Canadiens depuis longtemps. Après tout, cette entreprise descend directement des compagnies de télégraphe qui fournissaient les télécommunications longtemps avant l'invention de M. Bell. Ces entreprises recevraient donc sur-le-champ une licence permanente et ne seraient pas traitées comme un nouvel arrivant?

**Mme Côté-O'Hara:** En effet.

**M. Monty:** Il faudrait leur attribuer une licence permanente pour le télégraphe.

**Le professeur Janisch:** Par ailleurs, monsieur Monty, comme ces entreprises offraient des services de télécommunication longtemps avant vous, il faudrait peut-être leur demander de vous laisser entrer dans le secteur du téléphone.

**M. Monty:** Et l'on nous permettra d'offrir des services de télégraphie.

**Le président:** J'ai une question facile pour M. Monty. Le secteur des télécommunications est tout nouveau pour moi et il y a trois semaines seulement que j'ai commencé à lire à ce sujet. Au cours d'une conférence sur les télécommunications qu'a donnée M. Janisch à Toronto, j'ai rencontré des représentants de Bell, de la Banque Royale, et d'autres entreprises. On a discuté de ce que les revendeurs pouvaient offrir à un client commercial par rapport aux services qu'offre Bell. Dans un des documents déposés ce matin, on parle d'un service aussi simple que la facturation détaillée. On y lit ceci:

Outre les services qui précèdent, les revendeurs offrent toute une gamme de services à valeur ajoutée que n'offrent en général par les entreprises dotées d'installations. Voici quelques exemples:

Facturation détaillée—les revendeurs fournissent en général des analyses des factures mensuelles de téléphone que n'offrent pas les entreprises dotées d'installations. Ces analyses pourraient, par exemple, permettre à une entreprise de fournir à chaque

[Text]

included with the monthly billing detailing calls made by each employee. Similarly, activity codes may be used to enable persons making a call to have it assigned to a particular project or other activity.

It was said that Bell is still not able to give that type of detailed breakdown and account. They said, "That is why we need resellers to force Bell into this market." What do you say about it?

**Mr. Monty:** The billing issue has been with us for some years. There is definitely a varied series of features that any and every customer might request that our massive systems for the millions of customers that we have, have not been customized or provided for.

Over the last year, we have developed a bill format that we have called "Bill 2000", which provides as good a billing system as any reseller can provide today, if not better. This will continue to evolve. Each of our companies have major programs in evolving the billing system to provide this not only for 1,000 or 2,000 customers or Canadian corporations, but the hundreds of thousands of Canadian corporations that have to be served. The trick in our business is to be able to provide it to all and not a few who would like to have such features.

There is no question that there is a continuous evolution. We are part of that process and not outside of it. We certainly will provide those services.

If it is true that the resellers provide that much value, they should agree to pay more to support local services.

**The Chairman:** I was wondering when you were going to get to that.

**Mr. Monty:** There is a related aspect to forbearance that I would like to emphasize; the regulatory lag and the heaviness of the regulatory burden.

Forbearance is not necessarily an "all or none" issue. You have an opportunity to provide guidance in the evolutionary process towards less and less regulation; the framework within which a regulatory agency would decide on issues presented to it by the entities that are to be regulated by it. We have made some specific proposals. We made proposals to the CRTC during the Unitel hearing. It is an extremely important issue to us because we do not necessarily believe that forbearance will happen overnight. We are not saying that it must happen overnight, but it must be a process that starts.

[Traduction]

employé un code d'accès qui permettrait aux revendeurs d'inclure à la facturation mensuelle le détail des appels effectués par chaque employé. On pourrait de même utiliser des codes d'activité afin de permettre aux personnes qui effectuent un appel d'attribuer celui-ci à un projet ou à une activité en particulier.

On a affirmé que Bell ne peut toujours pas offrir ce genre de compte et de ventilation détaillés. On a affirmé que c'était pour cette raison qu'il nous fallait des revendeurs, afin de forcer Bell Canada à se lancer sur ce marché. Qu'en pensez-vous?

**M. Monty:** Nous étudions la question de la facturation depuis quelques années. Il y a certes tout un éventail de services que n'importe quel client pourrait demander et pour lesquels les systèmes énormes que nous avons pour nos millions de clients n'ont pas été conçus.

Au cours de l'année écoulée, nous avons mis au point un format de facture, que nous avons appelé «facture 2000», qui fournit selon nous un système de facturation aussi bon, voire meilleur, que ce que n'importe quel revendeur offre aujourd'hui. L'évolution à ce niveau se poursuivra. Chacune de nos entreprises a lancé un programme d'envergure afin de transformer le système de facturation dans le but d'offrir de tels services non seulement à 1 000 ou 2 000 clients ou entreprises canadiennes, mais aussi aux centaines de milliers d'entreprises canadiennes qu'il faut desservir. Dans notre secteur d'activité, le truc consiste à pouvoir offrir un service à tout le monde et non à quelques clients seulement qui aimeraient l'avoir.

La situation évolue certes constamment. Nous participons au processus et nous ne restons pas sur les lignes de touche. Nous offrirons certainement les services en question.

S'il est vrai que les revendeurs offrent tellement de valeur, ils devraient consentir à payer davantage pour appuyer les services locaux.

**Le président:** Je me demandais quand vous aborderiez la question.

**M. Monty:** J'aimerais insister sur un aspect connexe à l'abstention: je veux parler du retard réglementaire et de la lourdeur de la réglementation.

L'abstention n'est pas nécessairement une question de «noir ou blanc». Vous avez l'occasion d'orienter l'évolution vers une réglementation décroissante. Je veux parler du cadre à l'intérieur duquel un organisme de réglementation se prononcerait sur des questions qui lui sont soumises par les entités qu'il doit réglementer. Nous avons présenté des propositions précises à cet égard. Nous en avons présenté au CRTC au cours des audiences Unitel. La question est extrêmement importante pour nous parce que nous ne croyons pas nécessairement que l'abstention se produira du jour au lendemain.



[Text]

This week, we had a decision on Advantage Overseas, a product we want to give our customers. It took 12 months to come out of the CRTC. I agree that we go before the CRTC on a myriad of matters; for example, a particular feature on the PBX. If you list all of those together, people would be correct in saying that 40 to 80 per cent—I frankly do not know the exact number—of those issues would be agreed to within a short period of time. The difficulty again is the issue of a few very important matters taking a long time.

Tens of millions of dollars of price decreases have been held up waiting for these decisions. I want to stress that this is due not only because of the CRTC; we are part of the process, so part of the problem is ours. However, part of the problem is not having a framework within which to respond and having competitors using the regulatory process to help their competitive position. The bill should provide for a framework; a specified period of time within which the regulatory agency must respond. Say “yes” or “no”, but say it!

**The Chairman:** Some of the intervenors have come before us and suggested that should also be done for government, and that if the government is to have control over licensing, there must be time limits put in place. Some people suggested 45 days.

If you were to have a limit on the CRTC for a decision like the Unitel decision, how would you possibly say they must render a decision in one month, three months, or five months for something that big?

With respect to exemptions, when you look at the number of hearings and proposals that there have to be, that will not, under Bill C-62, be a simple process.

**Mr. Monty:** You are quite right. You have to differentiate between an issue hearing like Unitel, which is really an issue hearing, and a pricing proposal. You have to differentiate as to whether it is a paper hearing or a full-blown audience or hearing with intervenors, et cetera.

We can help in providing some structure. We have tried to do so in this brief. If we can help in providing more guidance in answering some specific questions like the one you just raised on Unitel, we would be delighted to make some proposals.

**The Chairman:** When Ted Rogers appeared before us he had one of his lawyers with him and he indicated that his lawyer would be filing a document with us with some suggested

[Traduction]

Nous ne voulons pas dire que cela doit se faire du jour au lendemain, mais il faut enclencher le processus.

Cette semaine, on a rendu une décision sur le service Advantage outre-mer, que nous voulons offrir à nos clients. Il a fallu 12 mois au CRTC pour rendre cette décision. Je reconnais que nous soumettons toutes sortes de questions au CRTC, sur une caractéristique particulière du système PBX, par exemple. Si l'on dressait la liste de toutes ces questions, on aurait raison de dire que de 40 à 80 p. 100—franchement, je ne connais pas le chiffre exact—de ces questions pourraient être réglées rapidement. Là encore, le problème est posé par quelques questions très importantes qui prennent beaucoup de temps.

Ces décisions ont retenu des dizaines de millions de dollars de baisse de tarifs. Je souligne que cette lenteur n'est pas attribuable uniquement au CRTC. Nous sommes un des rouages du processus et le problème nous incombe donc en partie aussi. Il est toutefois lié en partie aussi à l'absence de cadre de réponse et au fait que des concurrents se servent du processus réglementaire pour favoriser leur position concurrentielle. Le projet de loi devrait prévoir un cadre, c'est-à-dire imposer un délai précis de réponse à l'organisme de réglementation. Qu'on dise «oui» ou «non», mais qu'on le dise!

**Le président:** Certains intervenants ont laissé entendre qu'il faudrait faire de même dans le cas du gouvernement et que si le gouvernement doit contrôler l'attribution des licences, il faut prévoir des délais. Quelqu'un a parlé de 45 jours.

Si l'on imposait au CRTC une limite dans le cas d'une décision comme celle qui a trait à Unitel, comment dire alors que le CRTC devrait rendre une décision dans un mois, trois mois, ou cinq mois dans une affaire aussi importante?

Au sujet des exemptions, compte tenu du nombre inévitable des audiences et des propositions, le processus prévu par le projet de loi C-62 ne sera pas simple.

**M. Monty:** Vous avez tout à fait raison. Il faut établir une distinction entre une audience qui porte une question de fond comme Unitel, et une proposition d'établissement de prix. Il faut distinguer une audience sur papier—et je suis sûr que vous avez déjà entendu l'expression—ou une audience en bonne et due forme qui prévoit des interventions et ainsi de suite.

Nous pouvons aider à établir une certaine structure et nous avons essayé de le faire dans notre mémoire. Si nous pouvons aider à fournir davantage d'orientation générale en répondant à des questions précises comme celle que vous venez de poser au sujet d'Unitel et d'enjeux du même genre, nous serons heureux de vous présenter des propositions.

**Le président:** Lorsque Ted Rogers a comparu devant nous, il était accompagné d'un de ses avocats et il a mentionné que celui-ci nous soumettrait un document et quelques amende-

[Text]

amendments. We have not received it yet but when that comes it may raise some questions that we would like to run by you.

**Senator Spivak:** In view of a more in-depth elaboration of your views around the all important competitiveness issue, there are a number of people who have come before us who have said that the important thing in clause seven is paragraph (f), but that it should be taken out of there and put in the preamble because all of the other good things flow from the increased reliance on market forces.

Philosophically, how do you view that coming out of the monopoly-public-utility context, which is Canadian. It relates to the whole business of whether or not we have a telecommunications strategy in this bill. Some people say we have not.

**Ms Côté-O'Hara:** We looked, as has everyone else, at this listing of objectives. We recommended in our submission that one be there to identify and recognize regional sensitivities and issues.

**Senator Spivak:** That is right. That was mentioned by someone from Manitoba also.

**Ms Côté-O'Hara:** And with a significant amount of debate and probably with all state holders, should other than the listing be there? None should necessarily be moved into different orders of either priority or importance.

**Senator Spivak:** You like this priority?

**Ms Côté-O'Hara:** I am not recognizing this as being necessarily a priority. It is a listing of objectives.

**Senator Graham:** Before you adjourn I have one small point.

**The Chairman:** I have one more question that I want to ask you. The government in its paper, and in speeches made by the minister, he stated that one of the things driving Bill C-62 is the Supreme Court of Canada decision. A number of people who came before us have said that it is time that we had everyone under the same regime. We would like to get Manitoba and Saskatchewan in like Maritime Tel and AGT are now so that we can have a national perspective on an important occurrence.

At the same time in its licensing section, the government has said it wants to have the club of licensing because it must continue its on-going negotiations with the provinces. If the Governor in Council is having these on-going negotiations with the provinces on issues of telecommunications, it has to have a way of enforcing them. The government felt that the club of licensing would do that.

[Traduction]

ments. Nous n'avons encore rien reçu, mais ce document pourrait très bien soulever des questions que nous aimerions vous soumettre aussi.

**Le sénateur Spivak:** Comme vous avez expliqué davantage ce que vous pensez de la question très importante de la compétitivité, beaucoup de témoins ont affirmé que l'alinéa f) était l'aspect important de l'article 7, mais qu'il faudrait plutôt le placer dans le préambule parce que toutes les autres bonnes choses découlent de la confiance accrue qu'on accorde aux forces du marché.

En principe, comment croyez-vous que cela pourrait émaner du contexte monopoliste des entreprises de service public, qui est canadien. C'est lié à la question de savoir si nous avons une stratégie de télécommunication dans le projet de loi. Certains affirment que nous n'en avons pas.

**Mme Côté-O'Hara:** Comme tout le monde, nous avons examiné cette liste d'objectifs. Nous avons recommandé dans notre mémoire d'y en ajouter un autre pour dégager et reconnaître les sensibilités aux régions et les enjeux régionaux.

**Le sénateur Spivak:** En effet. Quelqu'un du Manitoba en a parlé aussi.

**Mme Côté-O'Hara:** Après un débat important où interviendront probablement tous les détenteurs d'enjeux, faudrait-il faire autre chose? Il ne faudrait pas nécessairement modifier l'ordre de priorité ou d'importance.

**Le sénateur Spivak:** Vous aimez la priorité actuelle?

**Mme Côté-O'Hara:** Je n'avoue pas qu'il s'agit nécessairement d'une priorité. C'est une liste d'objectifs et c'est ainsi que nous l'avons considérée.

**Le sénateur Graham:** Avant d'ajourner, j'ai une petite question.

**Le président:** J'ai une autre question que je voudrais vous poser. Dans son document et dans des discours qu'a prononcés le ministre—propos qu'il a répétés lorsqu'il est venu témoigner—le gouvernement a déclaré que le projet de loi C-62 s'appuyait notamment sur la décision de la Cour suprême du Canada. Des témoins ont déclaré qu'il était temps d'assujettir tout le monde au même régime. Nous aimerions réglementer le Manitoba et la Saskatchewan tout comme Maritime Tel et AGT le sont actuellement afin d'avoir une perspective nationale au sujet d'un phénomène important.

Au sujet de l'attribution de licences, le gouvernement a affirmé aussi qu'il voulait disposer du pouvoir d'attribuer des licences parce qu'il doit poursuivre ses négociations en cours avec les provinces. Si le gouverneur en conseil négocie régulièrement avec les provinces au sujet des télécommunications, il doit disposer d'un pouvoir d'exécution. Le gouvernement était d'avis que celui d'attribuer des licences aurait cet effet.



[Text]

If these consultations with the provinces will have that kind of prominence, will it break up the first ideal of having the mandate that the Supreme Court of Canada has finally given?

**Ms Côté-O'Hara:** The consultation that is also built into the directive power clauses provides some input. So have other aspects, and not necessarily legislatively formal ones that exist for the forms of consultations, that may be desirable in this field.

I will pass that question on to Don Lowry to talk about the regulatory and provincial consultation.

**Mr. Lowry:** We support the national regulation of the industry so that there is a common fabric. If we covered all of these issues that we have spoken of from the eyes of the customer, that is what the customer is telling us. We embrace competition fully and we believe price is the issue, not cost.

**The Chairman:** But as Senator Forrestall has said to a number of witnesses, if you have so much provincial consultation, will it not almost become a veto in the end? That is the way he has put it.

**Mr. Lowry:** We would not want to see it manifest itself in a veto. There is merit in having vigorous input, but we have to make decisions that are in the best interests of all Canadians.

**The Chairman:** Would the power of direction itself set forth in Bill C-62 perhaps not be enough? Do you think that the governor still needs the club of licensing?

**Mr. Lowry:** Yes, we think it is enough.

I should like to add that we are supportive of the transitional. Speaking from our experience, having come from where we were under provincial jurisdiction and regulation to CRTC regulation, you are rapping up rapidly on a learning curve and putting in place systems and compliance measures. Having gone through that, I would be very supportive of some form of a phased-in regulation.

**Senator Graham:** With your forbearance, this is a small and brief question of privilege.

I want to begin by congratulating and thanking the staff and the reporters for the excellent job that they have been doing and continue to do under very difficult circumstances when Parliament is on a break.

I want to refer to Issue No. 12 at page 57, when Mr. Beatty testified before this committee. On that particular page, in response to a suggestion by Senator Forrestall that there was a

[Traduction]

Si les consultations en question avec les provinces doivent avoir une telle importance, annuleront-elles le premier idéal qui consiste à disposer du mandat que la Cour suprême du Canada a fini par donner?

**Mme Côté-O'Hara:** Je vais d'abord faire une observation générale. On peut contribuer aux consultations prévues dans les dispositions relatives au pouvoir de donner des instructions. C'est aussi le cas d'autres aspects, qui ne sont pas nécessairement des aspects législatifs officiels qui régissent les méthodes de consultation, qui peuvent être souhaitables dans ce domaine.

Je demanderais à Don Lowry de parler de la réglementation et de la consultation des provinces.

**M. Lowry:** Nous appuyons la réglementation nationale de l'industrie afin qu'il existe une trame commune. Si nous avons couvert toutes ces questions dont nous avons parlé du point de vue du consommateur, c'est ce que celui-ci nous dit. Nous sommes entièrement d'accord avec la concurrence et nous croyons que le problème en est un de prix et non de coût.

**Le président:** Mais comme le sénateur Forrestall l'a dit à des témoins, s'il y a tellement de consultations avec les provinces, cette consultation n'équivaudra-t-elle pas en bout de ligne presque à un droit de veto pour reprendre ses termes?

**M. Lowry:** Nous ne voudrions pas que cela dégénère en veto. Une contribution énergique présente des avantages, mais il faut en bout de ligne prendre des décisions qui sont dans le meilleur intérêt de tous les Canadiens.

**Le président:** Le pouvoir de donner des instructions que prévoit le projet de loi C-62 ne suffirait pas? Croyez-vous que le gouverneur en conseil ait encore besoin du pouvoir d'attribuer des licences?

**M. Lowry:** Oui, nous croyons que c'est suffisant.

J'aimerais ajouter que nous appuyons les dispositions transitoires. D'après notre expérience, car nous étions auparavant réglementés par les provinces et nous le sommes maintenant par le CRTC, on se heurte rapidement à une courbe d'apprentissage et il faut mettre en place des systèmes et des mesures d'observation. Après avoir vécu l'expérience, je serais très en faveur d'une forme quelconque de réglementation implantée graduellement.

**Le sénateur Graham:** Au sujet de votre «abstention», j'aurais une brève question de privilège à soulever.

Je voudrais commencer par féliciter et remercier le personnel et les sténographes de l'excellent travail qu'ils ont fait et continuent de faire dans des conditions très difficiles pendant un congé parlementaire.

Je voudrais revenir à la page 57 du fascicule 12, soit au témoignage de M. Beatty. Pour répondre au sénateur Forrestall qui laissait entendre que l'on faisait une nouvelle expé-

[Text]

new experiment in voting politically for leadership candidates in the province of Nova Scotia—coming up the weekend after this—I do not think Mr. Beatty was aware of it—Senator Graham is quoted as saying:

It is called dial a great minister.

Mr. Beatty is a great guy, I am sure, but whether he is a great minister of communications and how he disposes of Bill C-62 remains to be seen. For the record, and as a correction, what I really said is, "It is called dial a GRIT, Minister."

**The Chairman:** On behalf of the Senate committee I want to say thank you to all of you.

It is not often that the Senate receives a bill before it goes to second reading in the House of Commons. They have done it because this is such an important piece of legislation that they would like to have as much discussion by the people who count and are in the field as possible before it goes back for legislative scrutiny.

The fact that five of you very senior-ranking officials in Canada have come today is a tribute to what we are trying to do. We hope that our end product will reflect what you have actually said to us today. Thank you very much.

**Ms Côté-O'Hara:** Thank you. We appreciate it because we see this as a unique experience as well to have so many intervenors suggest and explain the industry, which is not well known.

The committee adjourned.

[Traduction]

rience de vote politique pour des candidats au leadership en Nouvelle-Écosse— ce qui se produira la fin de semaine prochaine, et le sénateur Forrestall en parlait, mais je ne crois pas que M. Beatty était au courant—le sénateur Graham aurait dit:

Cela s'appelle composer un grand ministre.

M. Beatty est un grand homme, j'en suis sûr, mais quant à savoir s'il est un grand ministre des Communications et comment il disposera du projet de loi C-62, cela reste à voir. Pour corriger le compte rendu, ce que j'ai dit en réalité, c'est «Cela s'appelle composer le numéro d'un libéral, monsieur le ministre.»

**Le président:** Au nom du comité du Sénat, je voudrais vous remercier, ainsi que tous les autres dirigeants et administrateurs qui vous accompagnent.

Nous prenons l'étude préliminaire très au sérieux. Ce que nous faisons est assez particulier. Ce n'est pas souvent que le Sénat reçoit un projet de loi avant la deuxième lecture à la Chambre des communes. On l'a fait pour une raison en particulier, cette mesure législative est tellement importante que le gouvernement aimerait que l'on en débâte aussi ouvertement que possible et que les intervenants importants et ceux qui œuvrent dans ce domaine en discutent autant que possible avant que la Chambre en poursuive l'étude législative.

Le fait que cinq très haut-gradés comme vous soyez venus témoigner aujourd'hui rend hommage à nos efforts. Nous espérons que notre produit final reflétera vos interventions d'aujourd'hui. Merci beaucoup.

**Mme Côté-O'Hara:** Merci. Nous vous remercions de l'occasion parce que nous la considérons comme une chance unique aussi pour tant d'intervenants d'expliquer l'industrie, qui n'est pas très bien connue.

La séance est levée.

























*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

*From the Canadian Association of Marketing Research Organizations (CAMRO), and from the Professional Marketing Research Society (PMRS):*

Terry Rawlings, President (CAMRO);  
Patricia Simmie, President (PMRS);  
Michael Adams, President, Environics Research Group;  
Don Braden, BB&C Association Management Services.

*From the Competitive Telecommunications Association:*

Robert Watson, Chairman;  
Don Braden, Executive Director.

*From Call-Net Telecommunications:*

Michael Kedar, Chairman;  
Bob Boron, Legal Counsel.

*From Stentor Telecom Policy Inc.:*

Jocelyne Côté-O'Hara, President and Chief Executive Officer;  
Jean Monty, Chairman and Chief Executive Officer, Bell Canada;  
Brian A. Canfield, President and Chief Executive Officer, British Columbia Telephone Company;  
Don Lowry, President and Chief Operating Officer, AGT Limited;  
Greg van Koughnett, Vice-President, Legal and Institutional Affairs.

*De l'Association canadienne de l'organisation de recherche en marketing et du Professional Marketing Research Society (PMRS):*

Terry Rawlings, président, CAMRO;  
Patricia Simmie, président, PMRS;  
Michael Adams, président, Environics Research Group;  
Don Braden, BB&C Association Management Services.

*De Competitive Telecommunications Association:*

Robert Watson, président;  
Don Braden, directeur exécutif.

*De Call-Net Telecommunications:*

Michael Kedar, président du conseil d'administration;  
Bob Boron, conseiller juridique.

*De Stentor politiques publiques Télécom Inc.:*

Jocelyne Côté-O'Hara, président et directrice générale;  
Jean Monty, président du conseil et chef de la direction de Bell Canada;  
Brian A. Canfield, président et chef de direction, AGT Limitée;  
Don Lowry, président et chef de la direction, AGT Limitée;  
Greg van Koughnett, vice-président, Stentor politiques publiques Télécom Inc.





Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER

Monday, June 1, 1992

Le lundi 1<sup>er</sup> juin 1992

Issue No. 20

Fascicule n° 20

Ninth Proceeding on:

Neuvième fascicule concernant:

Examination of the subject-matter  
of Bill C-62,  
An Act respecting telecommunications

Étude de la teneur du Projet de loi  
C-62, Loi concernant  
les télécommunications

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE  
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, *Chairman*

The Honourable B. Alasdair Graham, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*Murray
Buchanan	(or Lynch-Staunton)
Davey	Spivak
Eyton	Stollery
Forrestall	Sylvain
*Frith (or Molgat)	Stewart
MacDonald ( <i>Halifax</i> )	

\**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

L'honorable Donald H. Oliver, *président*

L'honorable B. Alasdair Graham, *vice-président*

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*Murray
Buchanan	(ou Lynch-Staunton)
Davey	Spivak
Eyton	Stollery
Forrestall	Sylvain
*Frith (ou Molgat)	Stewart
MacDonald ( <i>Halifax</i> )	

\**Membres d'office*

(Quorum 4)



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Wednesday, March 25, 1992:

“Pursuant to Rule 67(3), the question being put on the motion of the Honourable Senator Lynch-Staunton, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of Bill C-62, An Act respecting telecommunications, in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto.”

The names being called they were taken down as follows:

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mercredi 25 mars 1992:

«Conformément à l'article 67(3) du Règlement, la motion de l'honorable sénateur Lynch-Staunton, appuyée par l'honorable sénateur Roblin, c.p.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications, avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant,

est mise aux voix.»

Le Sénat, à l'appel des noms, de prononce comme suit:

**YEAS—POUR****The Honourable Senators—Les honorables sénateurs**

Atkins	Carney	Doyle	MacDonald	Roblin
Balfour	Chaput-Rolland	Grimard	(Halifax)	Ross
Barootes	Cochrane	Kelleher	Murray	Rossiter
Beaudoin	Cogger	Keon	Nurgitz	Simard
Bélisle	Comeau	Kinsella	Ottenheimer	Spivak
Berntson	David	Lavoie-Roux	Poitra	Tremblay—35
Bolduc	Di Nino	Lynch-Staunton	Robertson	
Buchanan	Doody			

**NAYS—CONTRE****The Honourable Senators—Les honorables sénateurs**

Bonnell	Fairbairn	Hays	Marsden	Stanbury
Bosa	Frith	Hébert	Molgat	Stewart
Corbin	Graham	Leblanc (Saurel)	Neiman	Thériault—19
Everett	Haidasz	Marchand	Sparrow	

**ABSTENTIONS****The Honourable Senators—Les honorables sénateurs**

Nil/Aucun

Therefore, the motion was adopted.

En conséquence, la motion est adoptée.

*Le greffier du Sénat*

Gordon L. Barnhart

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, JUNE 1, 1992  
(24)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in room 257 East Block, at 1:00 p.m., the Chairman, the Honourable Donald H. Oliver, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Forrestall, Graham, Oliver, Spivak and Sylvain. (6)

*In attendance:* Professor Hudson Janisch of the Faculty of Law, University of Toronto, Counsel to the Committee, Susan Alter and René Lemieux from the Research Branch of the Library of Parliament and Mr. Bruce Carson.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

*Witnesses:**From the Office of the Privacy Commissioner of Canada:*

Bruce Phillips, Privacy Commissioner;

Julien Delisle, Executive Director;

Gerrard van Berkel, General Counsel.

*From the Royal Bank of Canada:*

G. R. (Gerry) Heckman, Vice-President, Technology Planning & Development;

J.R. (Jerome) McManus, Manager, Network & Telecommunications Development, Technology Planning & Development, System & Technology Department.

*From the Canadian Bar Association:*

Bohdan (Don) Romaniuk, Chair, Telecommunications Committee;

Mairi S. MacDonald, Vice-Chair, Media and Communications Law Section.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, March 25, 1992, the Committee continued its examination of the subject-matter of Bill C-62, *An Act respecting telecommunications*.

Mr. Phillips, the Privacy Commissioner of Canada made introductory remarks and with the assistance of Messrs. Delisle and van Berkel answered questions.

At 1:50 p.m., Mr. Heckman of the Royal Bank of Canada made a statement and along with Mr. McManus answered questions.

At 2:50 p.m., Mr. Romaniuk and Mrs. MacDonald made introductory remarks and answered questions.

## PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 1<sup>er</sup> JUIN 1992  
(24)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la salle 257 de l'édifice de l'Est à 13 heures, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Forrestall, Graham, Oliver, Spivak et Sylvain. (6)

*Présents:* Le professeur Hudson Janisch de la Faculté de droit de l'Université de Toronto, conseiller du Comité, Susan Alter et René Lemieux du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement et M. Bruce Carson.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Témoins:**Du Commissariat à la protection de la vie privée du Canada:*

Bruce Phillips, commissaire à la protection de la vie privée du Canada;

Julien Delisle, directeur exécutif;

Gerrard van Berkel, conseiller juridique principal.

*De la Banque Royale du Canada:*

M. G. R. Heckman, vice-président, Planification et développement de la technologie;

J. R. (Jerome) McManus, gérant, Network & Telecommunications Development, Technology Planning & Development System & Technology Department.

*De l'Association du barreau canadien:*

Bohdan (Don) Romaniuk, président, Comité des télécommunications;

Mairi MacDonald, vice-présidente, Media and Communications Law Section.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 25 mars 1992, le Comité poursuit son étude du projet de loi C-62, *Loi concernant les télécommunications*.

M. Phillips, Commissaire à la protection de la vie privée du Canada, fait des remarques préliminaires et, avec l'aide de MM. Delisle et van Berkel, répond aux questions.

À 13 h 50, M. Heckman de la Banque royale du Canada fait une déclaration et, avec M. McManus, répond aux questions.

À 14 h 50, M. Romaniuk et M<sup>me</sup> MacDonald font des remarques préliminaires et répondent aux questions.



*[Text]*

At 4:30 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

*[Traduction]*

À 16 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du Comité*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Monday, June 1, 1992

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred the subject matter of Bill C-62, respecting communications, met this day at 1 p.m. to consider the subject matter of the bill.

**Senator Donald H. Oliver** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Good afternoon, ladies and gentlemen. I would like to give a very warm welcome to Mr. Bruce Phillips, the Privacy Commissioner, and to his two associates whom he will have an opportunity to introduce at a later time. We are now at the first day of June in our final day of public hearings before we hear the CRTC and the minister next Monday. Following that we intend to get down to the hard work of preparing a report on our pre-study of the subject matter of Bill C-62, the Telecommunications Act.

One of the things the minister said in his opening statement in the House of Commons, as well as when he came here, is that there is something new in this act, and that is the concept of privacy. In his remarks he mentioned that the privacy to which he was referring related to things such as junk faxes and unwanted or nuisance telephone calls, but it may well be that there is more to privacy than that.

So we welcome you here today, sir, and look forward to hearing what you have to say. When you finish we would like to enter into a discussion and perhaps put some questions to you.

**Mr. Bruce Phillips, Privacy Commissioner:** Thank you, senator. Modesty forbids me from suggesting that you are saving the best for the last.

On my right is our general counsel, Gerry van Berkel, and on my left is our executive director, Julian Delisle.

I would like to thank you, senator, for inviting us to be here. We appreciate that we are speaking to only a small part of a very large and complex bill, but for us it is very welcome evidence of the rising interest of legislators in the general issue of privacy, and although it is only a small part of this bill we think it is a very important one.

I note, Mr. Chairman, from the transcript of earlier proceedings, that you yourself have observed that people do seem to be much more conscious of privacy these days than they may have been in the recent past. That certainly accords with our

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le lundi 1<sup>er</sup> juin 1992

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications auquel se rapporte le Projet de loi C-62 concernant les télécommunications se réunit aujourd'hui à 13 h pour faire l'étude de la teneur du projet de loi.

**Le sénateur Donald H. Oliver** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Bon après-midi mesdames et messieurs. J'aimerais souhaiter la bienvenue à M. Bruce Phillips, Commissaire à la protection de la vie privée, et à deux de ses associés qu'il aura la possibilité de nous présenter plus tard. Nous sommes maintenant rendus au premier jour de juin et à notre dernier jour d'audiences publiques avant d'entendre le CRTC et le Ministre lundi prochain, après quoi nous nous proposons de nous attaquer à la dure tâche de la préparation d'un rapport sur notre étude préliminaire de la teneur du Projet de loi C-62, la Loi sur les télécommunications.

L'une des choses que le Ministre a dites au cours de son allocution d'ouverture à la Chambre des communes, et lorsqu'il s'est présenté devant nous, est que cette loi contient quelque chose de nouveau, le concept de la vie privée. Dans ses remarques, il a mentionné que la vie privée à laquelle il faisait allusion portait sur des sujets comme les télécopies importunes et les appels téléphoniques importuns ou nuisibles, mais le domaine de la vie privée englobe probablement beaucoup plus que cela.

Nous vous souhaitons donc la bienvenue ici aujourd'hui monsieur et nous sommes impatients d'entendre ce que vous avez à nous dire. Lorsque vous aurez terminé, nous aimerions entreprendre un débat et peut-être vous poser quelques questions.

**M. Bruce Phillips, Commissaire à la protection de la vie privée:** Merci sénateur. La modestie m'empêche de dire que vous avez gardé le meilleur pour la fin.

J'ai à ma droite notre conseiller général, Gerry van Berkel, et à ma gauche, notre directeur exécutif Julian Delisle.

J'aimerais vous remercier M. le sénateur de votre invitation. Nous comprenons très bien que nous débattons d'une petite partie d'un projet de loi très vaste et très complexe, mais pour nous c'est la preuve très bienvenue de l'intérêt croissant des législateurs pour la question générale de la vie privée, et bien que ce ne soit qu'une petite partie de ce projet de loi, nous croyons que c'est une partie très importante.

Je remarque dans la transcription des débats précédents, M. le président, que vous avez vous-même observé que les gens semblent beaucoup plus conscients de la vie privée de nos jours qu'ils l'étaient il y a peu de temps. Cela concorde certai-



*[Text]*

understanding. There are no overall studies of this issue and of Canadian attitudes of which we are aware, but there have been several conducted in the United States in recent years which suggest that the public is indeed very concerned about the multiplying threats to privacy that are posed by science and technology. However, we may soon know more about this in Canada because the Stentor group is about to undertake a very significant research project which will be helpful to us all.

I think it is a reflection of this situation that this is the fourth time we have been on Parliament Hill so far this year. This includes appearances before your own Banking, Trade and Commerce Committee, and the Joint Committee on the Constitution, and the Commons Justice Committee. In each case we have been dealing with different aspects of privacy, which shows how widely these matters impact on our lives. To all of that I can only say: None too soon!

I don't think there has ever been a period in our recorded history when privacy has been under assault from so many different places at one and the same time. I don't think there has ever been a time when ordinary people have been required to give up to other persons and organizations so much of their personal information merely to function in a complex society. Once given up, this information itself becomes transformed into an item of commerce, bought and sold in a huge traffic in personal data which in the United States now totals some \$3 billion a year.

Thus people sense, with very good reason, that they are losing control of their ability to manage the degree to which society at large penetrates and exposes their personal lives. I think everyone here appreciates that the very essence of personal privacy is the ability to control what other people are able to know about you.

This situation has come about through a fairly benign process, of course. No one, apart from a total recluse, has ever been able to claim total privacy, or particularly wants it, for that matter. The simple business of human and commercial relations has always demanded some loss of privacy merely for the purpose of daily existence. But until fairly recent times, and most notably with the advent of the computer age, people could defend important areas of their privacy, particularly the right to be left alone, as Justice Brandies defined it 100 years ago, with relative ease compared to the situation today. The computer has pretty well demolished that defence. It can pull together scraps and fragments of information gathered from a wide variety of sources, assemble it into virtually complete personal profiles and make it all available to whomsoever is willing to pay for it, frequently without the knowledge or consent of the individuals who are covered by those files.

*[Traduction]*

nement avec notre opinion. Nous ne connaissons aucune étude globale sur cette question et sur l'attitude des Canadiens, mais plusieurs études faites aux États-Unis au cours des dernières années indiquent que le public est en effet très préoccupé au sujet des menaces sans cesse croissantes à la vie privée que leur posent la science et la technologie. Nous en saurons cependant un peu plus à ce sujet au Canada étant donné que le Groupe Stentor entreprendra bientôt une recherche très importante qui nous sera utile à tous.

Je crois que ce qui montre bien l'état de la situation est le fait que c'est la quatrième fois que nous nous présentons sur la colline parlementaire cette année, notamment des présentations devant le Comité permanent des banques et du commerce, le Comité mixte de la Constitution et le Comité permanent de la justice. Dans chaque cas, nous avons traité de différents aspects de la vie privée, ce qui indique à quel point ces questions influent sur notre vie. À tout cela je ne peux qu'ajouter: ce n'est pas trop tôt!

Je crois qu'il n'y a jamais eu une période de notre histoire écrite au cours de laquelle la vie privée a été attaquée de tant de côtés à la fois. Je ne crois pas qu'il y a eu un temps où les gens aient été obligés de donner à d'autres personnes ou à des organismes autant d'informations personnelles, simplement pour fonctionner dans une société complexe. Lorsque ces informations sont divulguées, elles sont transformées en une marchandise, achetée et vendue dans un important trafic de données personnelles qui totalise maintenant aux États-Unis quelque 3 milliards de dollars par année.

Les personnes ont donc la sensation, et elles ont de très bonnes raisons de le croire, qu'elles ne peuvent plus contrôler le degré de pénétration de la société dans leur vie personnelle. Je crois que tous ici sont conscients que l'essence même de la vie privée personnelle est l'aptitude à contrôler ce que les autres peuvent savoir à notre sujet.

Cette situation est le résultat d'un processus très anodin. Personne à part un ermite n'a jamais pu revendiquer une intimité totale; qui le voudrait de toute façon? Le simple fait des relations humaines et commerciales a toujours exigé une certaine perte de vie privée simplement aux fins de l'existence quotidienne. Mais jusqu'à tout récemment, et plus précisément avec l'avènement de l'ordinateur, les gens pouvaient défendre d'importants secteurs de leur vie privée, particulièrement le droit d'être laissés en paix, comme l'a défini le juge Brandies il y a 100 ans, de façon relativement facile comparativement à aujourd'hui. L'ordinateur a assez bien démoli cette défense. Il peut rassembler des fragments d'information à partir d'une grande variété de sources, les assembler pour en faire des dossiers personnels très complets et les mettre à la disposition de quiconque est prêt à payer le prix, souvent sans la connaissance ni le consentement des personnes concernées.

[Text]

Just to give you some idea of the massiveness of this particular issue, there are firms in the United States whose business it is to compile such lists and they now have dossiers on more than 100 million people.

So new defences for personal privacy need to be erected, and this process cannot begin without increased awareness of the problem. I am very happy to say, senators, that this committee's interest in the issue is heartening evidence of a changing climate of awareness.

Certainly, the field of telecommunications, the subject matter of the bill now under study, is an area with very important privacy implications. In the recent past in our office we have come up against several serious privacy issues arising out of the rapid advances in telecommunications technology, caller ID and cellular telephones being among the more prominent ones in recent days.

These happen to strike me as two very good examples of the double-edged nature of technology, not only in telecommunications but in other things as well, such as biotechnological science, because in each case important benefits and conveniences are made possible by the technology but, absent some special arrangements of prevention, they carry with them significant potential loss of personal privacy.

It was in fact these two issues, caller ID and cellular phones, which first engaged my office's attention in telecommunications and led us to consider doing a study on the broad area of the impact of new telecommunications technology and to begin examining the technical problem.

We concluded—and this is very important for this committee to hear—that proposing technical solutions was the wrong approach. First, understanding the technology, for us at least, was outside the capacity of our tiny office. We had the services of one part-time researcher for this project, for example. Second, we discovered that technical fixes really are, in a lot of cases, temporary band-aid solutions because the technology is moving so quickly.

Then we considered broad privacy principles along the lines of those that have now been put in place in New York State. We have some copies of these for the committee's edification, which we will circulate later. In New York State they have attempted to put in place a set of broad guidelines to regulate all of telecommunications and telephonic technology instead of trying to find detailed technical solutions for each case.

[Traduction]

Juste pour vous donner une idée de l'importance de cette question, il existe des firmes aux États-Unis qui se spécialisent dans la compilation de ces listes et qui ont maintenant des dossiers sur plus de 100 millions de personnes.

Il faut donc ériger de nouvelles défenses pour la vie privée des personnes, et cela ne peut se faire sans une plus grande conscientisation au problème. Je suis heureux de dire, messieurs les sénateurs, que l'intérêt de ce comité pour cette question est la preuve encourageante d'un climat de sensibilisation changeant.

Évidemment, le domaine des télécommunications, le sujet du projet de loi à l'étude, est un domaine qui a de très importantes implications pour la vie privée. Dans notre bureau, ces derniers temps, nous avons été confrontés à plusieurs graves questions de la vie privée soulevées par les progrès rapides dans les technologies de télécommunications, l'identification de l'appelant et les téléphones cellulaires étant parmi les plus évidentes des dernières années.

Ce sont là d'après moi deux très bon exemples de la nature à double tranchant de la technologie, non seulement dans les télécommunications mais dans les autres domaines également, comme la biotechnologie, étant donné que dans chaque cas d'importants bienfaits sont rendus possibles par la technologie mais, en l'absence de certaines dispositions de protection spéciale, ces progrès entraînent dans leur sillage une importante perte possible de vie privée personnelle.

Ce fut effectivement ces deux questions, l'identité de l'appelant et les téléphones cellulaires, qui ont d'abord attiré l'attention de mon bureau sur les télécommunications et nous ont amenés à envisager une étude sur le vaste domaine de l'impact des nouvelles technologies des télécommunications et à entreprendre l'examen du problème technique.

Nous avons conclu—et il est très important que le comité entende cela—que proposer des solutions techniques était la mauvaise façon de procéder. En premier lieu, la compréhension de cette technologie était, du moins pour nous, en dehors des capacités de nos maigres ressources. Nous avons par exemple eu les services d'un chercheur à temps partiel pour ce projet. Ensuite, nous avons découvert que des modifications techniques sont en réalité, dans bien des cas, des solutions symboliques temporaires étant donné que la technologie évolue si rapidement.

Nous considérons maintenant les grands principes de la vie privée dans le même sens que les principes adoptés dans l'État de New York. Nous avons quelques copies de ces principes à l'usage du comité que nous ferons circuler plus tard. Dans l'État de New York, ils ont essayé de mettre en place des directives générales afin de régulariser toute la technologie des télécommunications et de la téléphonie plutôt que d'essayer de trouver des solutions techniques détaillées pour chaque cas.



[Text]

We understand that the Department of Communications is now working along similar lines, and given their immensely enormous resources and technical expertise, this approach, as far as we are concerned, is a good one because it promises faster and more comprehensive results. Recognizing our own historical and continuing interest in this issue, the Minister of Communications has invited me to sit in on an advisory panel which will meet next week to consider privacy principles in this sector. So this hearing is taking place at a very interesting time in the evolution of this issue. We can only applaud the department's initiative as it reflects our view, which we will probably discuss in a little while, that sectoral privacy principles seem to us to hold out a great deal of promise for dealing with the private sector.

I apologize for this somewhat long-winded statement, but I wanted to explain some of the background of our own thinking and our involvement in this issue. We do not profess to be experts in the field of telecommunications, but we have followed the subject with a great deal of interest both here and elsewhere.

As far as this bill is concerned, its recognition of privacy protection as one of its objectives is a welcome beginning. So also is the clause conferring power on the CRTC to deal with unsolicited telecommunications, since telemarketing is now becoming such a common feature of our daily lives, and not always a welcome one. The question in our mind is whether these provisions go as far as they should or as far as they could. As we all know, having an objective is one thing and reaching it is something quite different.

We think the situation would be greatly improved if the bill itself, or regulations made thereunder, were to outline the principles and standards which telecommunications services must meet if they are to be licensed for usage in Canada.

I do not underrate the difficulty of this task but neither do I believe that it exceeds the limits of human ingenuity. Some jurisdictions, notably New York, have already put such principles in place and I do not see that we should settle for less in this country. Whatever emerges from this process, no set of guidelines or standards, in my view, would be adequate if it failed to contain three basic ingredients.

The first ingredient is informed consent, which is one of the bedrock principles of good privacy protection in this day and age. By that I mean that no information supplied by a customer for a telecommunications service should be used for any purpose other than the service itself. For example, the

[Traduction]

Nous avons appris que le ministère des Communications travaille actuellement dans ce sens, et étant donné ses ressources immenses et son expertise technique, c'est à notre avis une bonne approche étant donné qu'elle promet des résultats plus rapides et plus complets. Connaissant notre propre intérêt historique et continu à ce sujet, le ministre des Communications m'a invité à faire partie d'un comité consultatif qui se réunira la semaine prochaine pour étudier les principes de vie privée dans ce secteur. Ces audiences publiques se tiennent donc à un moment très intéressant de l'évolution de ces questions. Nous ne pouvons qu'applaudir à l'initiative du Ministère étant donné qu'elle correspond à notre perspective, dont nous traiterons probablement d'ici peu, à l'effet que les principes de vie privée sectoriels nous semblent très prometteurs en ce qui a trait au secteur privé.

Je m'excuse de cette présentation un peu longue, mais je voulais vous expliquer l'historique de notre pensée et de notre engagement en ce qui a trait à cette question. Nous ne disons pas que nous sommes des experts dans le domaine des communications, mais nous avons suivi ce dossier avec beaucoup d'intérêt, aussi bien ici qu'ailleurs.

En ce qui a trait au présent projet de loi, le fait qu'il reconnaisse la protection de la vie privée comme un de ses objectifs est un début qui est le bienvenu, tout comme la clause qui confère des pouvoirs au CRTC en ce qui a trait aux télécommunications non sollicitées, étant donné que la télécommercialisation est maintenant si répandue dans notre vie quotidienne et pas toujours la bienvenue. La question que nous nous posons est la suivante: ces dispositions vont-elles aussi loin qu'elles le devraient ou aussi loin qu'elles le peuvent? Comme nous le savons tous, c'est une chose d'avoir un objectif, mais une autre de l'atteindre.

Nous croyons que la situation pourrait être grandement améliorée si le projet de loi, ou ses règlements d'application, faisait ressortir les principes et les normes que les services de télécommunication doivent respecter s'ils veulent obtenir un permis d'exploitation au Canada.

Je ne sous-estime pas la difficulté de cette tâche mais je ne crois pas non plus qu'elle dépasse les limites du génie humain. Certaines localités, comme New York, ont déjà mis ces principes en place et je ne vois pas pourquoi nous devrions faire moins que cet État. Quoiqu'il advienne, aucun ensemble de directives ou de normes serait adéquat, à mon avis, s'il ne contient pas trois ingrédients essentiels.

Le premier ingrédient est le consentement éclairé qui est l'un des principes de base d'une bonne protection de la vie privée à notre époque. Ce que j'entends par là c'est qu'aucune information fournie par un client pour un service de télécommunications ne doit être utilisée à aucune autre fin que le ser-

[Text]

information could not, without consent, be supplied to a third party for the promotion of other goods and services.

The second of these principles is cost neutrality. Customers should not have to pay tomorrow to preserve privacy they already enjoy today. Caller ID is a very good example of this issue. Until otherwise ordered by the CRTC, telephone companies in this country proposed to charge extra for subscribers who wanted to preserve the anonymity of their telephone numbers. That turns privacy from a basic human right to an item for barter on the market.

The third ingredient is the concept of openness or transparency. Customers and subscribers have a right to be told all they need to know about any service to understand fully its impact on their lives. A very good example of this arose with cellular telephones. Last year in our annual report we drew attention to the fact that conversations on such equipment could be easily intercepted and monitored by people using equipment that could be found in any Radio Shack store. A great many people expressed surprise at this and presumably have been rather more guarded in their use of this equipment. In our view, they should have been told about this in the beginning in clear, unambiguous, unmistakable language.

No set of privacy safeguards which fails to include these three ingredients, in my view, is worthy of the name "safeguard", and any set of principles which does include them goes a long way to providing some effective privacy protection.

Our suggestion to this committee, therefore, is that you seek ways to imbed these principles in the law as the only sure guarantee that privacy and telecommunications does not become just another victim of the bottom line. Thank you.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Phillips. There are a couple of things on which I am not clear. You mentioned the guidelines in place in New York State. Did you indicate that you were going to table those with us? You have them here now. That is excellent.

Second, on page 5 in the second paragraph you state:

We think the situation would be greatly improved if the bill itself, or regulations made thereunder, were to outline the principles and standards which telecommunications services must meet if they are to be licensed for usage in Canada.

The last part of clause 7 of Bill C-62 uses the following words:

[Traduction]

vice lui-même. Par exemple, l'information ne devrait pas être fournie sans consentement à une tierce partie pour la promotion d'autres biens et services.

Le deuxième de ces principes est la neutralité des coûts. Les clients ne devraient pas devoir payer demain pour préserver la vie privée dont ils jouissent déjà aujourd'hui. L'identification de l'appelant est un très bon exemple. Jusqu'à ce que le CRTC leur défende de le faire, les compagnies de téléphone de ce pays ont proposé d'exiger un supplément aux abonnés qui désiraient garder leur numéro de téléphone confidentiel. Cette façon de procéder change la vie privée qui est un droit de base en une marchandise échangeable sur le marché.

Le troisième ingrédient est le concept d'ouverture ou de transparence. Les clients et les abonnés ont le droit de savoir tout ce qu'ils veulent savoir au sujet d'un service pour connaître tout l'impact qu'il peut avoir sur leur vie. Le téléphone cellulaire en est un très bon exemple. Dans notre rapport annuel de l'année dernière, nous avons attiré l'attention sur le fait que les conversations tenues sur ce genre d'équipement pourraient être facilement interceptées et surveillées par certaines personnes à l'aide d'équipement qu'on peut se procurer dans n'importe quel Radio Shack. Bien des gens ont été surpris d'apprendre cela et ont vraisemblablement été un peu plus prudents dans l'utilisation de cet équipement. À notre avis, on aurait dû leur dire cela dès le début de façon claire, nette et précise.

Aucun ensemble de garanties de vie privée qui ne contient pas ces trois ingrédients ne peut à mon avis porter le nom de «garantie», tout ensemble de principes qui inclut ces ingrédients offre déjà une certaine protection efficace de la vie privée.

Nous suggérons donc à ce comité d'enchâsser ces principes dans la Loi comme seule garantie sûre que la vie privée et les télécommunications ne deviennent pas une autre victime des résultats financiers. Merci.

**Le président:** Merci beaucoup M. Phillips. Il y a quelques petites choses qui ne sont pas claires. Vous avez parlé de directives en place dans l'État de New York. Avez-vous dit que vous alliez nous les présenter? Vous les avez ici maintenant. C'est excellent.

Deuxièmement, au deuxième paragraphe de la page 9 vous dites:

Nous croyons que la situation pourrait être grandement améliorée si le projet de loi, ou ses règlements d'application, faisait ressortir les principes et les normes que les services de télécommunication doivent respecter s'ils veulent obtenir un permis d'exploitation au Canada.

La dernière partie de l'article 7 du projet de loi C-62 se lit comme suit:



[Text]

— to respond to the economic and social requirements of users of telecommunications services, including the protection of privacy of individuals.

I presume you are saying that that does not go far enough and you think that either the bill or the regulations should state a few more basic principles. Is it your preference that it should be right in the bill or in regulations, and what is the difference, in your mind?

**Mr. Phillips:** I suppose the basic difference is that it is easier to change regulations than it is to amend statutes. There is some debate in our own office about this. I am looking at part of the debate right here. I think it is fair to say that Mr. Van Berkel favours the regulatory approach. Not being a lawyer myself, I tend to go for the certainty of hard law on a matter of this kind. I think, though, that that is less important a problem than the problem of imbedding somewhere, in an enforceable fashion, a set of principles. It is very heartening to see clause 7. We have not come across many statutes that specifically recognize privacy as a principle, but respect for privacy having been expressed as an objective of the bill, in our opinion, does not go far enough. It needs more. It needs the kind of language that we have expressed here in our short statement.

**The Chairman:** Thank you very much. I would like to turn to Senator Graham.

**Senator Graham:** Thank you Mr. Chairman. Welcome Commissioner and your colleagues. We have had more than a nodding acquaintance for a number of years in several walks of life. Mr. Commissioner, I want to congratulate you for your remarks. They, as usual, are forceful and very much to the point. Rather than being long-winded, I congratulate you on your merciful brevity in comparison to some of the other presentations that we have had.

In your report you discuss cellular phones and privacy. I would like to refer to the wired network for a second. We have had some testimony regarding whether clause 46 goes too far or does not go far enough in stopping so-called nuisance telephone calls. Do you consider the placing of these calls to be, in fact, an invasion of privacy, as many people argue? Do you have any role in preventing abuse of the system? On that particular point, should your office be discussed in this act?

**Mr. Phillips:** You have asked me several questions there, senator, and I will try to deal with them. In the first instance, as I am sure you know, the Privacy Act, as presently written, does not confer any mandate upon us to trench in these matters beyond general observations. With respect to clause 46,

[Traduction]

-- satisfaire les exigences économiques et sociales -- notamment quand à la protection de leur vie privée -- des usagers des services de télécommunication.

Je suppose que vous dites que cela ne va pas assez loin et que vous croyez que le projet de loi ou ses règlements d'application devraient contenir des principes de base additionnels. Est-ce que vous préférez que ces principes soient contenus dans le projet de loi ou dans ses règlements d'application, et quelle est la différence d'après vous?

**M. Phillips:** Je suppose que la différence fondamentale provient du fait qu'il est plus facile de modifier des règlements que d'amender des lois. Le débat n'est pas terminé à ce sujet dans notre propre bureau. Je vois une partie du débat ici même. Je crois qu'il est juste de dire que M. Van Berkel est en faveur d'une approche réglementaire. N'étant pas avocat moi-même, j'ai tendance à favoriser la certitude de la loi sur un sujet de ce genre. Je crois cependant que cela est un problème moins important que celui d'enchâsser un ensemble de principes quelque part, de façon exécutoire. L'article 7 est très prometteur. Nous n'avons pas vu beaucoup de lois qui reconnaissent de façon précise la vie privée comme étant un principe, mais le fait d'exprimer le respect de la vie privée comme étant un objectif du projet de loi ne va pas assez loin à mon avis. Il faut plus. Il faut le genre de langage que nous avons exprimé dans notre courte présentation.

**Le président:** Merci beaucoup. J'aimerais donner la parole au sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** Merci M. le président. Soyez les bienvenus M. le Commissaire et vos collègues. Nous avons échangé plus que des signes de tête pendant de nombreuses années et dans diverses circonstances. M. le Commissaire, je veux vous féliciter pour vos remarques. Comme d'habitude, elles sont vives et très à point. Votre présentation est loin d'être longue et je vous félicite pour sa bienheureuse brièveté en comparaison de certaines autres présentations que nous avons eues.

Dans votre rapport, vous parlez des téléphones cellulaires et de la vie privée. J'aimerais discuter du réseau de câble pour quelques instants. Nous avons eu certains témoignages à savoir si l'article 46 va trop ou pas assez loin pour faire cesser les soi-disant appels téléphoniques inopportuns. Considérez-vous que le fait d'acheminer ce genre d'appel constitue effectivement une invasion de la vie privée comme le disent bien des gens? Avez-vous un rôle à jouer dans la prévention des abus du système? À ce sujet, faudrait-il mentionner votre bureau dans cette loi?

**M. Phillips:** J'essaierai de répondre aux plusieurs questions que vous venez de me poser M. le sénateur. En premier lieu, je suis certain que vous savez que la Loi sur la protection des renseignements personnels telle qu'elle est rédigée actuellement ne nous confère aucun mandat pour trancher dans ces

*[Text]*

you ask whether it is, in our opinion, an invasion of privacy. Invasions of privacy are very much in the eye of the person being invaded. Everyone has a different concept of what constitutes a satisfactory level of personal privacy protection. Some people do not mind at all having their telephone ringing four or five times during the dinner hour to flog carpet cleaning services, and some people object strenuously.

Our answer to that problem, senator, is that if the element of choice were introduced into the equation, it would make all the difference in the world. For those people who feel that such activities constitute an invasion of privacy, some means ought to be provided so that they do not have to endure it. For those people to whom it is a welcome service, or one they do not mind, fine.

Our basic view of that clause is that telemarketing is, in a sense, only the 1992 version of the door-to-door salesman, although it is very different in degree. Using a telephone is an entirely legitimate form of business to promote services, but in the same way as you did not have to answer your door, I don't think you should have to answer your telephone. The difference, of course, is that when you looked out from behind the curtain you could tell who was there, but you don't know who is on the other end of the telephone. So our view is that there should be some element of choice involved.

**Senator Graham:** Should your office be discussed in this bill?

**Mr. Phillips:** I can only give you a partial answer to that. The office at the moment is an Ombudsoffice. Our primary duty is to receive and adjudicate complaints concerning data protection of files in the hands of the Government of Canada. Most of our people are associated in that work. We do this kind of a thing because there is no other resource in Ottawa to do it, basically. If we were to be given a role that involved some form of oversight of the private sector, the implications for our resources are massive. At a guess, we would have to go from our present level of about 35 people to something like 200 or 300, at a minimum. Consequently, we were very much taken by the approach that one of your other Senate committees is looking into in connection with the Bank Act, which is to devise, using the resources of the relevant government departments, their counterparts in the provinces and the expertise of the businesses themselves concerned, who know the problem better than anyone, to draft a set of standards or principles which recognize the problems that are unique to each industry.

*[Traduction]*

questions au-delà des observations générales. En ce qui a trait à l'article 46, vous me demandez si cela constitue à mon avis une invasion de la vie privée. C'est la personne qui se sent envahie qui peut dire s'il y a eu invasion de sa vie privée. Chacun a un concept différent de ce que constitue un niveau satisfaisant de vie privée. Certaines personnes n'ont pas d'objection à entendre leur téléphone sonner quatre ou cinq fois durant le dîner pour offrir des services de nettoyage de tapis par exemple; d'autres par contre s'y opposent fortement.

Notre réponse à ce problème, M. le sénateur, est que si l'élément de choix était introduit dans l'équation, cela ferait toute la différence au monde. Pour les personnes qui croient que ce genre d'activité constitue une invasion de leur vie privée, certains moyens devraient être fournis pour qu'elles n'aient pas à endurer cela. Pour celles qui considèrent ces appels comme un service, ou pour celles qui n'en font pas de cas, c'est parfait.

En ce qui a trait à cet article, nous considérons que la télécommercialisation est simplement, en un sens, la version 1992 du vendeur à domicile, bien qu'elle soit très différente à certains points de vue. L'utilisation du téléphone est une façon tout à fait légitime de faire la promotion de services, mais tout comme vous n'aviez pas à répondre à la porte, je ne crois pas que vous devriez être obligé de répondre au téléphone. La différence réside évidemment dans le fait que lorsque vous jetiez un regard derrière le rideau, vous pouviez dire qui se trouvait à la porte, mais vous ne pouvez pas savoir qui se trouve à l'autre bout de la ligne. Nous considérons donc qu'il devrait y avoir un certain élément de choix.

**Le sénateur Graham:** Votre bureau devrait-il être mentionné dans ce projet de loi?

**M. Phillips:** Je ne peux que vous donner une réponse partielle là-dessus. Pour le moment, le bureau est un bureau de l'ombudsman. Notre principale tâche est de recevoir et d'adjudger les plaintes concernant la protection des données des dossiers qui sont entre les mains du gouvernement du Canada. La plupart de nos gens sont accaparés par ce travail. Nous faisons ce genre de travail principalement parce qu'il n'y a aucune autre ressource à Ottawa pour le faire. Si on nous donnait un rôle qui portait sur une certaine forme de surveillance du secteur de la vie privée, les implications pour nos ressources seraient importantes. Je dirais que nous devrions passer d'un effectif actuel d'environ 35 personnes à quelque chose comme 200 à 300 personnes au minimum. Par conséquent, nous avons été très préoccupés par l'approche envisagée par l'un de vos autres comités sénatoriaux en relation avec la Loi sur les banques, qui consiste à élaborer, à l'aide des ressources des ministères fédéraux appropriés, des ministères des provinces et de l'expérience acquise par les entreprises concernées, qui connaissent le problème mieux que tout autre,



[Text]

That approach is being tried in some jurisdictions in Europe, in Holland in particular. If that works, it would save the taxpayers a great deal of money to begin with. In the long run it would be a more effective system because it would be constructed with the active participation of the people most concerned.

**Senator Graham:** Has the Privacy Commissioner had any comment in the past in terms of Bell Canada's caller identification service? In other words, do you see a service that reveals the telephone number of the caller to the person receiving the call as a possible invasion of the privacy of the caller, who, for example, has an unlisted telephone number, or does the caller have that right to keep his or her telephone number private when initiating the call?

**Mr. Phillips:** Good question. You certainly sacrifice something of your personal privacy when you subscribe to a telephone service and agree to have your number put in a directory. That is inviting people to make use of it.

If, on the other hand, you opt at the outset to keep your number private and unlisted, that is an option that every subscriber ought to have. I don't think that a telecommunications or telephone company should have the right to strip you of that anonymity, or, alternatively, make you pay to preserve it. Does that answer your question?

**Senator Graham:** I think so.

I also noted in your recent report that you talked about data matching in the context of the government linking information in different files. I believe you dealt with that problem with policy; is that not correct? My question links telecommunications and the private sector aspect of matching. For instance, should our telecommunications system—through caller ID and so on—be permitted to be used as a vehicle for the matching of information, and how should we, as a country, deal with this?

Let me give you an example. If I order a product over the telephone from a 1-800 service, should the enterprise have the unrestricted right to sell information about my spending habits to anyone else in the private sector as a result of my using the telephone to contact them? Should we regulate access and sharing of these private sector databases as well—especially those developed using caller I.D. and other telecommunications services? Maybe that is what you are talking about in your first principle.

[Traduction]

un ensemble de normes ou de principes qui reconnaissent les problèmes qui sont uniques à chaque industrie.

Cette façon de procéder est à l'essai dans certains pays d'Europe, et en particulier en Hollande. Si elle donne de bons résultats, elle permettra dans un premier temps d'épargner l'argent des contribuables. À long terme, elle constituera un système plus efficace étant donné qu'elle sera construite sur la participation active des personnes les plus concernées.

**Le sénateur Graham:** Le Commissaire à la protection de la vie privée a-t-il par le passé fait des commentaires concernant le service d'identification de l'appelant de Bell Canada? En d'autres termes, pensez-vous qu'un service qui révèle le numéro de téléphone de l'appelant à la personne qui reçoit un appel pourrait être considéré comme envahissant la vie privée d'un appelant qui, par exemple, a un numéro secret, ou l'appelant a-t-il le droit de préserver la confidentialité de son numéro de téléphone lorsqu'il fait l'appel?

**M. Phillips:** Bonne question. Bien entendu, vous sacrifiez une partie de votre vie privée lorsque vous vous abonnez à un service téléphonique et que vous acceptez que votre numéro soit inscrit dans l'annuaire. C'est inviter les gens à s'en servir.

Si, d'un autre côté, vous choisissez au départ d'avoir un numéro qui soit confidentiel et non inscrit dans l'annuaire, c'est un choix que chaque abonné devrait faire. Je ne pense pas qu'une compagnie de télécommunication ou de téléphone devrait avoir le droit de priver quelqu'un du privilège de l'anonymat ou, par ailleurs, faire payer pour le préserver. Est-ce que cela répond à votre question?

**Le sénateur Graham:** Oui, je pense.

J'ai aussi remarqué dans votre récent rapport que vous parliez du rapprochement des données dans le contexte où le gouvernement établirait un lien entre des renseignements figurant dans différents dossiers. Ce problème, je crois, vous l'avez réglé par une politique, est-ce exact? Ma question porte sur deux aspects du rapprochement: celui des télécommunications et celui du secteur privé. Par exemple, devrait-on permettre que notre système de télécommunication, par l'identification de l'appelant et ainsi de suite, soit utilisé comme véhicule pour effectuer le rapprochement des renseignements? Que devrait être, pour le Canada, la ligne de conduite à adopter à cette égard?

Laissez-moi vous donner un exemple. Si je commande un produit par téléphone à partir d'un numéro 1-800, l'entreprise devrait-elle bénéficier du droit sans restriction de vendre des renseignements concernant mes habitudes d'achat à quelqu'un d'autre du secteur privé du fait que j'ai utilisé le téléphone pour communiquer avec elle? Devrait-on réglementer l'accès et le partage des bases de données du secteur privé également, en particulier celles qui sont créées à partir du numéro d'identification de l'appelant et des autres services de télé-

[Text]

**Mr. Phillips:** Yes I am, senator. To me it is one of the basic principles of good information practice and privacy protection. If I, Phillips, give you, Senator Graham, some information for a specific purpose, it does not confer upon you the right to use that information for some other purpose that we have not agreed upon.

**Senator Graham:** At the top of page 5 in your presentation, you question whether or not the provisions in clause 7 go far enough. Would you be prepared to provide us with any suggested amendments or wording in that respect?

**Mr. Phillips:** We would be prepared to be as helpful as we can. I did refer in my opening statement to an exercise that is now taking place in the Department of Communications, which embraces this office, and a number of other interested parties as well.

**The Chairman:** It was announced in the *Financial Post* on May 14 that the minister would be consulting very broadly.

**Mr. Phillips:** Yes. I was under the impression that he had informed this committee of that. Perhaps that would serve the purpose for you.

**Senator Graham:** The problem is that would happen after we have begun formulating our report, and any help you could give us in advance of our putting the report together would be very useful.

**Mr. Phillips:** I would like to defer a definite answer to your question so that I could have an opportunity to discuss it with my colleagues to see whether we could manage that. It is a fairly tall order for us at this stage of the game. Any wording would not be significantly different from that already in place in New York State. In any case, let us have a look at that. I would like very much to oblige you.

**The Chairman:** One of the groups that came before us last week was the Public Interest Advocacy Centre (PIAC). They told this committee they felt that the new privacy issues developing as a result of the telecommunications technologies, such as electronic banking and call display services, are not adequately addressed in the bill, as you have said. PIAC suggested that before a new service is approved, the CRTC should be required to examine the privacy implications of the new service and, if necessary, impose conditions on the new service or deny its approval altogether. I would like to have your comments on what they suggest, because their suggestion is before us.

[Traduction]

communication? C'est peut-être de cela dont il s'agit dans votre premier principe.

**M. Phillips:** Oui c'est ça, sénateur. Pour moi, c'est l'un des principes fondamentaux d'une saine pratique en matière d'information et de protection de la vie privée. Si moi, Phillips, vous donne à vous, sénateur Graham, certains renseignements devant servir à une fin précise, cela ne vous confère pas le droit d'utiliser ces renseignements à d'autres fins que celle dont nous avons convenu.

**Le sénateur Graham:** Au haut de la page 5 de votre exposé, vous demandez si les dispositions de l'article 7 vont suffisamment loin. Seriez-vous prêt à nous proposer, à cet égard, des modifications ou un nouveau libellé?

**M. Phillips:** Nous voulons être aussi utiles que possible. J'ai effectivement fait allusion dans mes propos d'ouverture à un exercice qui est actuellement en cours au ministère des Communications, qui englobe ce bureau et un certain nombre d'autres parties intéressées également.

**Le président:** Un communiqué paru dans le *Financial Post* du 14 mai mentionnait que le ministre consulterait beaucoup de monde.

**M. Phillips:** Oui, et j'avais l'impression qu'il en avait informé le présent comité. Cela sera peut-être utile pour vous.

**Le sénateur Graham:** Le problème est que ces consultations auront lieu après que nous aurons commencé à rédiger notre rapport; toute aide que vous pourriez nous donner avant que nous commencions à rédiger notre rapport serait très utile.

**M. Phillips:** Si vous le permettez, j'aimerais reporter à plus tard la question définitive à votre réponse pour que je puisse en discuter avec mes collègues, pour voir si cela serait possible. À l'étape où on en est, c'est beaucoup nous demander. Un libellé, quel qu'il soit, ne différerait pas tellement de celui qui est déjà en vigueur dans l'État de New York. Quoi qu'il en soit, voyons ce qui peut être fait. J'aimerais bien vous obliger.

**Le président:** Le Centre pour la promotion de l'intérêt public (CPIP) est l'un des groupes qui s'est présenté devant nous la semaine passée. Selon ce qu'il a dit au comité, le projet de loi ne semble pas prendre dûment en considération, comme vous l'avez dit, les nouvelles questions touchant la vie privée que suscitent les techniques de communication, par exemple, les opérations bancaires et les services d'affichage des appels. Le Centre propose que le CRTC exige, avant d'approuver un nouveau service, d'examiner les répercussions sur la vie privée de ce nouveau service et, au besoin, d'imposer des conditions quant à la prestation du nouveau service ou tout simplement refuser de l'approuver. J'aimerais faire des commentaires sur ce que le Centre a proposé, parce que cette proposition nous est soumise pour examen.



[Text]

**Mr. Phillips:** I think it is a very sensible suggestion. The caller ID issue to which Senator Graham referred a moment ago is a perfect example of the kind of problem that does arise. The CRTC was seized of that issue twice. In the first instance, although there had been a number of submissions that protection of telephone anonymity not be done at the expense of the subscriber, the CRTC did not heed that advice and allowed the telephone companies to prepare tariffs for charging telephone subscribers who wished to preserve the anonymity of their telephones. Given further experience with the issue, and hearing at greater length from the public, the CRTC re-examined the issue and has now come up with a new policy which says that, if you want to preserve the anonymity of your telephone number, it will not cost you anything. That represents a very good expenditure of the CRTC's time.

**The Chairman:** You indicated at the outset that you have been on the Hill four times this year: once before the Joint Committee on the Constitutional; once before the Senate Banking, Trade and Commerce Committee, and once before the Commons Justice Committee. Do you routinely appear before the CRTC as part of your mandate as the Privacy Commissioner?

**Mr. Phillips:** I personally have not. If an issue arises to which we think we could make a useful contribution, I certainly would not hesitate to do so. I would have done so in the case of caller ID and the general issue of call management services, but the hearings took place prior to my confirmation. Otherwise, I would have been there, absolutely.

Incidentally, it is worth telling you that we have had a number of people call us over time about things such as caller ID—people who work for volunteer organizations, doctors, and all kinds of individuals who have perfectly legitimate reasons for wishing to preserve the anonymity of their telephones. One lady called me who worked for a volunteer organization. She wished to keep her number private because she did not wish to be plagued by calls from people who are the recipients of the service that this particular organization provided. She had to give up being a volunteer worker because she could not afford the 75 cent charge per call block that was associated with the original plan. Happily, that situation has been rectified.

This is not just a preference on the part of odd people. These are important problems. No doctor, for example, would lightly give up the right to keep a private telephone number. That, too, would have been sacrificed. So you can see, in deal-

[Traduction]

**M. Phillips:** Je pense que c'est une proposition très valable. La question de l'identification de l'appelant à laquelle le sénateur Graham a fait allusion il y a un moment est un exemple parfait du genre de problème qui, effectivement, surgit. Le CRTC en a été saisi à deux reprises. La première fois, même si dans un certain nombre de mémoires, on avait fait valoir que la protection de l'anonymat téléphonique ne devrait pas être assurée aux frais de l'abonné, le CRTC a fait fi du conseil et a permis que les compagnies de téléphone établissent les tarifs à facturer aux abonnés du téléphone qui souhaitaient préserver leur anonymat. Avec l'expérience acquise relativement à cette question et avoir pris davantage connaissance de ce que le public avait à dire, le CRTC a de nouveau étudié la question et a maintenant élaboré une nouvelle politique. Selon cette politique, la protection de la confidentialité du numéro de téléphone ne coûtera rien. Aussi peut-on dire que le CRTC a très bien utilisé son temps.

**Le président:** Vous avez dit au début que vous vous êtes rendu sur la Colline quatre fois cette année: une fois devant le Comité mixte sur le renouvellement du Canada, une fois devant le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce et une fois devant le Comité permanent de la justice. Dans le cadre de votre mandat à titre de Commissaire à la protection de la vie privée, comparez-vous régulièrement devant le CRTC?

**M. Phillips:** Moi personnellement, je ne l'ai pas fait. Si une question est soulevée au règlement de laquelle nous pensons pouvoir apporter une contribution utile, je n'hésite certainement pas à le faire. Je l'aurais fait lorsqu'il s'est agi de l'identification de l'appelant et de la question générale des services de gestion des appels, mais les audiences ont eu lieu avant que je sois confirmé dans mon poste. Autrement, j'aurais été là, c'est sûr.

Incidentement, cela vaut la peine que je vous dise qu'il y a eu un bon nombre de personnes qui ont appelé dans le temps concernant des choses comme l'identification de l'appelant, des gens qui travaillent pour des organisations bénévoles, des médecins et toutes sortes de gens qui ont des raisons parfaitement légitimes de vouloir préserver la confidentialité de leur numéro de téléphone. Une dame qui travaillait pour une organisation bénévole m'a appelé. Elle voulait que son numéro demeure confidentiel parce qu'elle ne voulait pas être ennuyée par des appels de personnes bénéficiaires du service que cette organisation particulière assure. Elle a dû abandonner son travail de bénévole parce qu'elle n'avait pas les moyens de payer les 75 cents exigés par bloc d'appels selon le plan initial. Heureusement, cette situation a été corrigée.

Ce n'est tout simplement pas une préférence qu'expriment des gens bizarres. Il s'agit de problèmes importants. Aucun médecin, par exemple, ne consentirait à la légère d'abdiquer le privilège de conserver un numéro de téléphone confidentiel.

[Text]

ing with these technologies, each one presents a unique problem of its own.

The cellular telephone issue was an entirely different kind of a problem with a different kind of a solution.

**Senator Sylvain:** Commissioner Phillips, I had the privilege of hearing you once before when I was on the banking committee. I commend you for the wealth of information that you bring to our committees on privacy issues, and I hope that your words of wisdom will be heeded by all departments of the government.

I wanted to ask a question, not on specific matters but rather on a question of attitude. I am old enough to remember when North Americans were interested in the question of identity cards, which came up a long time ago, probably before you were born. It was pointed out that Europeans were used to carrying identity cards. The Brits certainly would not hear of it, nor would Americans or Canadians. The last New York State principle states that privacy expectations may change over time. Has this hard attitude about privacy eroded in Canada and the United States over the years? We all now carry a driver's licence or something to identify us. Has that attitude become more malleable? Are we more prone to having information go out and being booked on us?

**Mr. Phillips:** I wish I could give a categorical answer to that question; I cannot. I do not have any body of developed research that would deal authoritatively with that question. In an episodic way, through calls we receive in our office, the best general answer I can give you is that the number of people calling our office who are concerned about various forms of privacy loss is growing.

**Senator Sylvain:** I would expect that such an attitude, because of the methods in which your identity can be revealed or your privacy invaded, if it was there 40 years ago, would have continued to grow.

**Mr. Phillips:** We find that what most people object to is being surprised. Most people are prepared to give up some of their privacy in exchange for some good or service that they want. If you want a driver's licence you better be able to tell who you are. The same thing is true of an account at a department store. Similarly, if you are borrowing, the lender is entitled to information that permits a judgment on credit worthiness.

[Traduction]

Cela aussi aurait été sacrifié. Comme vous pouvez le constater, lorsqu'il s'agit de ces technologies, chacune comporte un problème qui lui est propre.

Le problème qu'a soulevé la question du téléphone cellulaire était d'un tout autre ordre et demandait une solution d'un genre différent.

**Le sénateur Sylvain:** Commissaire Phillips, j'ai eu le privilège de vous entendre une fois auparavant, lorsque je siégeais au Comité sénatorial permanent des banques. Je vous félicite pour la quantité incroyable de renseignements que vous présentez à nos comités sur les questions touchant la vie privée, et j'espère que vos mots pleins de sagesse seront entendus par tous les ministères.

Je voulais vous poser une question, non pas sur des questions précises mais plutôt sur une question d'attitude. Je suis suffisamment âgé pour me souvenir que la question des cartes d'identité avait éveillé l'intérêt des Nord-américains, il y a de cela bien longtemps, probablement avant votre naissance. Quelqu'un avait souligné que les Européens avaient l'habitude de porter sur eux leur carte d'identité. Les Britanniques ne voulaient certes pas en entendre parler, ni d'ailleurs les Américains ou les Canadiens. Selon le dernier énoncé de principe de l'État de New York, les attentes, en ce qui concerne la vie privée pourraient changer avec le temps. Y a-t-il eu, au Canada et aux États-Unis, au cours des années, un assouplissement de cette attitude rigide à l'égard de la vie privée? Actuellement, nous portons tous sur nous un permis de conduire ou une pièce quelconque pour nous identifier. Cette attitude est-elle devenue moins rigide? Acceptons-nous mieux maintenant que des renseignements nous concernant soient diffusés et consignés?

**M. Phillips:** J'aimerais pouvoir répondre de façon catégorique à cette question mais je ne le peux. Je ne connais aucune étude cohérente qui traite de manière explicite de cette question. De façon épisodique, par les appels que nous recevons à notre bureau, la meilleure réponse générale que je puisse vous donner est que le nombre de personnes qui appellent à notre bureau pour exprimer leur préoccupation au sujet des différentes formes d'empiétement sur la vie privée ne cesse d'augmenter.

**Le sénateur Sylvain:** À cause des méthodes permettant de dévoiler l'identité ou de porter atteinte à la vie privée, j'imagine que cette préoccupation, si elle existait déjà il y a 40 ans, est de plus en plus présente de nos jours.

**M. Phillips:** Nous constatons que les gens n'aiment pas les surprises. La plupart d'entre eux sont prêts à céder une partie de leur intimité en échange de certains biens ou services qu'ils désirent se procurer. Si vous voulez obtenir un permis de conduire, vous devez accepter de vous identifier. La même chose vaut pour l'ouverture d'un compte auprès d'un grand magasin. De la même manière, si vous contractez un emprunt, le prêteur



[Text]

ness. People do not object to that sort of thing. What they seem to object to is discovering subsequently that that information has been taken away without their knowledge or consent and used for some subsequent purpose. If they open an account at a brokerage firm, suddenly their mailbox is jammed with unsolicited promotions from stock promoters all over the country. They wonder how that happens. That is the kind of thing that people are objecting to now.

**Senator Sylvain:** We have had the telemarketing people appear before us. I learned two things by listening to them. One is that if you communicate with this particular organization and tell them to take your phone number off their list and not allow it to be sold or used for solicitation, they will do that. They also pointed out that in the Bell telephone book—and I presume other phone books as well—there is an entry in there that says if you want your number taken off these automatic phone calls, they will do that for you. As Privacy Commissioner, would you not want to make sure that people in Canada know that these two services are available? I certainly never knew about it, nor did most of the people around this table.

**Senator Graham:** That is right. They do not carry it in the *Antigonish Casket*.

**Senator Sylvain:** We know how important that is. I don't have anything to do with setting the budgets of various agencies, but I would think that would be money well spent, if you managed to get that message out.

**Mr. Phillips:** I could not have made that speech better myself. We point out that transparency, openness and awareness are very vital to public confidence in matters of this kind. As Senator Graham says, it is not published in *Antigonish*. Although telecommunications companies spend millions of dollars advertising their other services, I have yet to see TV commercial number one on that matter.

**Senator Sylvain:** That is why I thought perhaps your good office might have to take this up.

**Mr. Phillips:** We would like to do some of that work ourselves.

**Senator Spivak:** I want to congratulate you on your approach, which has opened up a whole new line of thinking on my part. Is the right to privacy, in a sense, not a Charter

[Traduction]

a le droit d'obtenir des renseignements lui permettant d'évaluer votre solvabilité. La plupart des gens ne s'opposent pas à ce genre de chose. Ce qu'ils ne semblent guère apprécier, c'est de découvrir par la suite que les renseignements qu'ils ont fournis ont été transmis à leur insu ou sans leur consentement et utilisés à d'autres fins. Par exemple, s'ils ouvrent un compte auprès d'une maison de courtage, ils découvrent leur boîte aux lettres remplie de dépliant publicitaires non sollicités que leur ont envoyés des courtiers en valeurs mobilières de partout au pays. Ils se demandent comment cela peut se produire. C'est le genre de choses auxquelles les gens s'opposent aujourd'hui.

**Le sénateur Sylvain:** Les représentants de l'industrie du télémarketing ont comparu devant nous. J'ai appris deux choses en les écoutant. L'une est que si vous communiquez avec un certain organisme pour lui demander de rayer votre numéro de téléphone de sa liste et de ne pas permettre qu'il soit vendu ou utilisé à des fins commerciales, il le fera. Ces représentants ont également fait remarquer que dans l'annuaire téléphonique de Bell—et je présume que c'est la même chose pour les autres bottins—il est indiqué que si vous ne voulez plus recevoir d'appels téléphoniques automatiques à votre numéro, cela est possible. En tant que commissaire à la protection de la vie privée, ne voudriez-vous pas vous assurer que les Canadiens soient informés de l'existence de ces deux services? Je n'en ai jamais entendu parler pas plus que la plupart des gens réunis autour de cette table.

**Le sénateur Graham:** C'est vrai. Il n'en est pas fait mention dans le *Casket* d'Antigonish.

**Le sénateur Sylvain:** Nous savons comment cela est important. Je ne participe pas à l'élaboration des budgets des différents organismes mais j'estime qu'il s'agirait d'une dépense pleinement justifiée s'il était possible de faire circuler cette information.

**M. Phillips:** Je ne pourrais mieux exprimer cette idée. Nous avons fait valoir que, dans des questions de cette nature, la transparence, l'ouverture et la vigilance étaient essentielles pour susciter la confiance du public. Comme le sénateur Graham l'a indiqué, ces renseignements ne sont pas publiés à *Antigonish*. Bien que les sociétés de télécommunication dépensent des millions de dollars pour annoncer les services qu'ils offrent à leurs clientèles, je n'ai jamais encore vu de messages publicitaires télévisés sur ce sujet.

**Le sénateur Sylvain:** C'est pourquoi j'ai pensé que peut-être votre bureau devrait s'occuper de cette question.

**M. Phillips:** Nous aimerions faire une partie du travail nous-mêmes.

**Le sénateur Spivak:** J'aimerais vous féliciter d'avoir adopté cette approche. Elle m'a fait découvrir une autre façon de percevoir le problème. Le droit à la protection de la vie

## [Text]

right? I am not familiar with other legislation, where the right to privacy is imbedded, or with the litigation around this issue. However, one of the roles of the Senate is to review legislation with a view to looking at Charter rights. With that in mind, I am looking at the wording in clause 7(h) and also in clause 46, which does not seem to come at the issue directly. It is almost a throwaway; it is not a throwaway, but it is a tail end. What language would you recommend, or are you aware of legal ramifications which would specifically refer to it as a right and would look at the notions of informed consent and transparency with a view to imbedding those in the legislation? I say that because if this is to be an increasing problem in terms of using the information of people's spending habits for commercial purposes—and most often without their consent—unless there is other legislation, have you given any thought to the actual language and how it could be modified to specifically state that it is a right, or are we looking at this in advance of the committee that you will be on? Do you have any advice for us with regard to that whole issue?

**Mr. Phillips:** We have not looked at that clause with a notion to redrafting clause 46.

With respect to clause 7, the language expressed there is satisfactory from our point of view, as far as it goes. It does not go far enough.

With respect to the expression of a right to privacy, in our view that is a somewhat different matter. We did appear before the constitutional committee to press for entrenchment of a privacy right in the Charter of Rights and Freedoms. It received a sympathetic treatment. I would still argue that that is an advisable thing to do. It was included in the original draft of the Constitution that was first unveiled by the then Justice Minister, Mr. Chrétien, in 1981 or 1982. A constitutional right to privacy is found in a number of international covenants of one kind or another, including the Universal Declaration of Human Rights, the European Covenant on Human Rights, and in a number of constitutions of states in the United States. So it is well-worn ground.

With respect to the specific language of this bill, no, we have not contemplated any language of our own.

**Senator Spivak:** I would say that it might be subsumed within the right to security of person. Given putting another right into the Charter, which is a large task, all I am thinking about is the language in terms of privacy. It does not refer to a

## [Traduction]

privée, dans un sens, n'est-il pas un droit protégé par la Charte? Je ne connais pas très bien les autres lois dans lesquelles le droit à la protection de la vie privée est reconnu ni les litiges ayant porté sur cette question. Toutefois, l'une des fonctions du Sénat est d'examiner les lois afin d'évaluer leur impact sur les droits garantis par la Charte. En tenant compte de cette mission, j'examine la formulation de l'alinéa 7h) ainsi que celle de l'article 46 qui ne touche pas directement à cette question. Il s'agit presque d'un à-côté. Ce n'est pas un à-côté mais plutôt une réflexion après coup. Quelle formulation recommanderiez-vous, ou connaissez-vous les ramifications d'ordre juridique qui pourraient référer précisément à la protection de la vie privée comme étant un droit et envisageriez-vous les notions de consentement éclairé et de transparence afin de les reconnaître dans la loi? Je le mentionne parce que si l'utilisation à des fins commerciales de renseignements sur les habitudes de consommation des consommateurs — le plus souvent sans leur consentement—doit poser de plus en plus de problèmes, à moins qu'il n'y ait d'autres lois, avez-vous songé à la formulation à employer et à la façon de la modifier afin d'indiquer précisément qu'il s'agit d'un droit ou sommes-nous en train de devancer le comité auquel vous siégerez? Avez-vous des conseils à nous donner en ce qui a trait à toute cette question?

**M. Phillips:** Nous n'avons pas examiné cet article dans l'idée de réécrire l'article 46.

Pour ce qui est de l'article 7, la formulation employée est à notre point de vue satisfaisante dans la portée qu'elle se donne. Elle ne va pas assez loin.

Pour ce qui est de l'expression d'un droit à la protection de la vie privée, à notre avis, c'est un peu différent. Nous avons comparu devant le comité constitutionnel pour demander avec insistance la reconnaissance d'un droit à la protection de la vie privée dans la Charte des droits et libertés. Notre demande a reçu un accueil favorable. Je prétends toujours qu'il serait prudent de le faire. Le droit à la protection de la vie privée était inclus dans la version originale de la Constitution qu'avait présenté le ministre de la Justice de l'époque, M. Chrétien, en 1981 ou 1982. Un droit constitutionnel à la protection de la vie privée est énoncé dans différents types de convention internationale, notamment la *Déclaration universelle des droits de l'homme*, la *Convention européenne des droits de l'Homme*, et dans la constitution de certains États américains. Ce n'est rien de nouveau.

Pour ce qui est de la formulation précise du présent projet de loi, non, nous n'avons pas envisagé l'emploi d'une formulation particulière.

**Le sénateur Spivak:** Je dirais que le droit à la sécurité de la personne pourrait englober le droit à la protection de la vie privée. Étant donné que l'inscription d'un autre droit dans la Charte est une tâche énorme, tout ce à quoi je pense est la



[Text]

right, nor does it refer to any of the principles that you are talking about. The question was raised earlier if that should be in the regulations. The wording is important, and maybe we ought to be looking back to some other source. I will let Professor Janisch continue.

**Prof. Hudson Janisch, Advisor to the Committee:** By way of supplementary, I appreciate that the question refers to the specific language of clause 46, but we must address this. The concern is that the language in that clause seeks to strike a balance between messages which cause an undue inconvenience and nuisance and, on the other hand, due regard to the freedom of expression. The concern is that by not specifying the right to privacy there, as Senate Spivak has correctly pointed out, the whole clause is badly out of balance; that is, it will place so much emphasis on a freedom of expression, balanced against inconvenience and nuisance, that it might miss the whole point of what the privacy concern should be in legislation such as this.

**Mr. Phillips:** I don't disagree with those observations. I would say with respect to clause 46 in this bill that quite apart from enunciating any particular right, this deals with a specific area of telecommunications, namely, unsolicited messages. In our view that covers only a small part of the telecommunications field. It is deficient in that respect. It may be all right with respect to telemarketing calls. I would say in connection with clause 46 that you could easily apply to this kind of problem the doctrine of consent and find therein a possible solution. In answer to Senator Graham's questions, it was indicated that some people do not mind these kinds of communications and some mind them a great deal. The whole issue is knowing about it and giving your consent. I gather some efforts are now being made to see whether such a system can be developed for direct marketing. In our view that is a pretty good answer.

**Senator Spivak:** The problem is larger because it already exists. These lists are already being made available on a North American basis or perhaps on an even broader basis. What is the legal remedy here for looking at that? I do not think it should be incumbent upon me to take my name off a list that somebody is using for the purpose of commercial transactions. My name is in the telephone book. That is fine and I have given up that privacy. I have just written a letter, as a matter of fact, as a result of something I happened to come across by accident telling me how to take my name off unsolicited mail lists, junk mail lists. Why should I have to do that?

[Traduction]

formulation en termes de droit à la protection de la vie privée. La formulation actuelle ne réfère pas à un droit ni à des principes dont nous avons discuté. On s'est déjà demandé si ces notions devaient plutôt se retrouver dans les règlements. La formulation est importante et peut-être devrions-nous retourner à une autre source. Je laisse le professeur Janisch poursuivre.

**Professeur Hudson Janisch, conseiller auprès du Comité:** Comme complément d'information, je comprends que la question réfère à la formulation précise de l'article 46 mais nous devons aborder cette question. Ce qui nous préoccupe, c'est que la formulation de cet article cherche à établir un équilibre entre, d'un côté, les messages qui dérangent et portent atteinte à la vie privée de façon injustifiable et, de l'autre, le respect de la liberté d'expression. Ce qui nous préoccupe, c'est qu'en ne prévoyant pas le droit à la protection de la vie privée là, comme le sénateur Spivak l'a à juste titre fait remarquer, l'article dans son ensemble est gravement déséquilibré, c'est-à-dire qu'il mettra tellement l'accent sur la liberté d'expression, par opposition aux désavantages, qu'il passera à côté de ce que la protection de la vie privée devrait représenter dans une loi comme celle-ci.

**M. Phillips:** Je ne suis pas en désaccord avec ces observations. Je pense que, dans l'article 46 de ce projet de loi, il est question non pas d'énoncer un droit particulier, mais d'un aspect bien précis des télécommunications, à savoir les appels non sollicités. À notre avis, il s'agit d'un aspect très restreint des télécommunications. Il y a des lacunes à cet égard. L'article peut convenir pour le télémarketing. J'estime qu'en ce qui concerne l'article 46, il serait facile d'invoquer le consentement dans ce genre de problème et de trouver une solution possible. Pour répondre aux questions du sénateur Graham, il a été révélé que ce genre de communications laissent certaines personnes indifférentes, tandis qu'elles déplaisent fortement à d'autres. Il s'agit simplement d'être au courant et de donner son consentement. Je crois que l'on cherche maintenant à déterminer si un système semblable peut être mis au point pour la commercialisation directe. À notre avis, il s'agit d'une très bonne solution.

**Le sénateur Spivak:** Le problème est d'une plus grande importance parce qu'il existe déjà. Ces listes sont déjà diffusées en Amérique du Nord et peut-être même à une plus grande échelle. Quel moyen juridique est prévu ici pour remédier à la situation? Je ne crois pas qu'il doive m'incomber à moi de faire radier mon nom d'une liste que quelqu'un utilise à des fins commerciales. Mon nom figure dans l'annuaire téléphonique. Je suis d'accord et j'ai renoncé, à cet égard, au droit à la vie privée. En fait, j'ai tout récemment rédigé une lettre, après avoir appris par hasard comment faire radier mon nom des listes d'envois non sollicités ou de publicité-rebut. Pourquoi cela devrait-il m'incomber?

[Text]

**The Chairman:** It should never have been on in the first place.

**Mr. Phillips:** I have been a bit obtuse here.

**Senator Spivak:** The question is what are the legal remedies, and what are the parameters around the right to privacy? Looking ahead, what are the prohibitions in the law? This is a huge area that I have never even thought about. We are looking at convergence where everything—voice, video and data—will go through integrated system networks. Good luck to yanking your particular piece of information out of that “digital stew” or whatever.

**Senator Graham:** That is a good description.

**Senator Spivak:** In terms of the legal aspect it is a very serious issue.

**Professor Janisch:** If I could follow up on that legal issue, it is important we identify it very carefully. There is no provision in the legislation for civil liability for breach of a privacy right supposedly protected in the legislation. In other words, it leaves it entirely up to the CRTC to pass regulations but with no remedy for the individual if their privacy is invaded in breach of the regulations.

**Senator Spivak:** Does the mandate of the CRTC extend that far? Do they not look over the commercial field to make sure it is fair and competitive and protects the interests of consumers in that way? This is a little far afield from that mandate, is it not?

**Mr. Phillips:** With respect to the present state of the law, I stand to be corrected by my colleague, Mr. van Berkel. There is very little by way of a legal edifice that has any control over the movement, sale or transaction of information of any kind. It is what we have been arguing for for some time, that all informational transactions should have embedded in the process the consent of the person most concerned. If you look at it yourself, the next time you get an application in the mail from some credit card company read the fine print on the back. You are waiving your privacy rights.

**Senator Spivak:** Not only that, I am getting things in the mail which refer to me in a specific manner.

**Senator Graham:** Some honourable members would say “Oh, oh”.

**Senator Spivak:** I will cease and desist.

**The Chairman:** On that note I think we will stop. On behalf of the committee, Mr. Phillips, I would like to thank you and your associates for coming here today. We view your

[Traduction]

**Le président:** D’abord, il n’aurait jamais dû figurer sur ces listes.

**M. Phillips:** J’ai été un peu obtus.

**Le sénateur Spivak:** Il s’agit de savoir quels sont les recours juridiques et les paramètres en ce qui concerne le droit à la vie privée? Quelles interdictions prévoit la loi pour l’avenir? Cette question a des ramifications considérables que je n’ai jamais envisagées. C’est une question de convergence où tout—parole, vidéo et données—sera transmis par des réseaux intégrés. Bonne chance à quiconque voudra extraire un élément d’information donné de ce «bouillon numérique».

**Le sénateur Graham:** Vous avez bien décrit la question.

**Le sénateur Spivak:** La dimension juridique de cette question est très importante.

**Le professeur Janisch:** Si vous me le permettez, j’aimerais faire quelques remarques au sujet de cette dimension juridique qu’il importe de bien définir. Le projet de loi ne contient aucune disposition concernant la responsabilité civile en cas de non respect du droit à la vie privée que le projet de loi est sensé protéger. Autrement dit, seul le CRTC a le pouvoir d’adopter des règlements, et le projet de loi ne prévoit aucun recours pour une personne en cas d’infraction aux règlements portant atteinte à sa vie privée.

**Le sénateur Spivak:** Le mandat du CRTC est-il aussi étendu? Ne consiste-t-il pas à veiller au commerce équitable et concurrentiel de manière à protéger les intérêts des consommateurs? L’aspect dont nous parlons ne dépasse-t-il pas ce mandat?

**M. Phillips:** Les dispositions législatives actuelles—et mon collègue M. van Berkel pourra me reprendre si je fais erreur—ne prévoient guère de mécanismes juridiques régissant l’acheminement, la vente ou l’utilisation de l’information sous quelque forme que ce soit. C’est ce que nous soutenons depuis un certain temps déjà; toute opération portant sur l’information devrait incorporer un mécanisme par lequel la personne la plus touchée peut signifier son consentement. Vous pouvez vérifier vous-même; la prochaine fois que vous recevez d’une société une formule de demande de carte de crédit, prenez le temps de lire tout ce qui figure à l’arrière. Si vous signez la demande, vous renoncez à votre droit à la vie privée.

**Le sénateur Spivak:** Et ce n’est pas tout. Je reçois aussi du courrier non sollicité qui m’est adressé de façon précise.

**Le sénateur Graham:** Certains honorables membres diraient ah! ah!

**Le sénateur Spivak:** J’en resterai là.

**Le président:** Sur ce, nous terminerons l’examen de cette question. Au nom des membres du Comité, Monsieur Phillips, je vous remercie, vous et vos associés, d’être venus témoigner



[Text]

testimony as very important, and we thank you for the regulations of New York State that you think very highly of. We will read them.

I would now like to welcome from the Royal Bank of Canada, Mr. G. R. Heckman.

A week today we hear from the NAFTA officials, Mr. Bud Sherman and the Minister, Perrin Beatty. That will conclude our public hearings and we will write our report on this important study. It is very meaningful that the Royal Bank of Canada, the fourth largest bank in North America, would take the time to prepare a brief and come before us today. You are really filling a blank that was not filled by the Canadian Bankers Association, much to our regret. We are delighted that the leading bank in Canada would come before us and we look forward to your presentation. It is interesting that you are coming after the Privacy Commissioner, because it may well be that banks and the use of data, and so on, is an issue that will be raised.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, I would like you to play that remark back. Did you say the "leading bank in Canada"?

**The Chairman:** The Royal Bank of Canada is the largest bank in Canada.

**Senator Graham:** I wanted to make certain whether you were qualifying with respect to this particular issue or globally.

**The Chairman:** I think I previously said it was the fourth largest in North America but the number one bank in Canada.

**Mr. G. R. Heckman, Vice-President, Technology, Planning and Development, Royal Bank of Canada:** Mr. Chairman, committee members, on behalf of the Royal Bank I would like to thank you for giving us the opportunity to appear before you this afternoon to convey the bank's position on Bill C-62. My name is Gerry Heckman and I am the vice-president of Technology, Planning and Development at the bank. With me is Jerome McManus, Manager of Network and Telecommunications Development. We are both involved in planning the future development of the bank's extensive telecommunications network. As a result we are extremely interested in this bill because of the effects it will have on the future of Canadian telecommunications.

The Royal Bank, as I am sure you will know, is Canada's largest financial service enterprise and one of North America's largest banks. We range first among all financial institutions in Canada in terms of assets, which at the end of 1991 fiscal year stood at \$132 billion. We operate almost 1,700 branches throughout Canada as well as over 3,750 bank-

[Traduction]

ici aujourd'hui. Votre témoignage nous est très utile et nous vous remercions de nous avoir fourni les règlements de l'État de New York que vous jugez très appropriés. Nous les lirons.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à M. G. R. Heckman, de la Banque Royale du Canada.

Dans une semaine exactement, nous accueillerons des porte-parole de l'ALÉNA, M. Bud Sherman et le ministre, M. Perrin Beatty. Leur témoignage signalera la conclusion des audiences publiques, après quoi nous rédigerons notre rapport sur cet important sujet. Il est très bon que la Banque Royale du Canada, la quatrième en importance en Amérique du Nord, ait pris le temps de préparer un mémoire et de venir nous le présenter aujourd'hui. Votre témoignage répond à un besoin auquel l'Association des banquiers du Canada n'a malheureusement pas répondu. Nous sommes heureux que la plus grande banque du Canada soit présente et nous attendons avec impatience votre présentation. Il est intéressant de noter que votre témoignage suit celui du Commissaire à la protection de la vie privée, parce que les banques et l'utilisation des données et d'autres aspects pourraient fort bien être des sujets soulevés.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, ai-je bien compris? Avez-vous dit «la plus grande banque au Canada»?

**Le président:** La Banque Royale du Canada est la première banque en importance du Canada.

**Le sénateur Graham:** Je voulais préciser dans quel perspective vous utilisiez l'expression, dans celle de la question qui nous intéresse ou dans une perspective mondiale.

**Le président:** Je crois avoir dit qu'elle est la quatrième en importance en Amérique du Nord et la plus grande au Canada.

**M. G. R. Heckman, vice-président, Technologie, planification et développement, Banque royale du Canada:** Au nom de la Banque royale, je vous remercie, Monsieur le président et membres du comité, pour l'occasion qui nous est donnée de témoigner devant vous cet après-midi pour vous faire part de la position de la Banque concernant le projet de loi C-62. Je m'appelle Gerry Heckman et j'occupe le poste de vice-président, Technologie, planification et développement, à la Banque royale. Je suis accompagné de Jerome McManus, directeur du développement du réseau et des télécommunications. Notre tâche à tous les deux consiste à organiser le développement futur du vaste réseau des télécommunications de la banque. Le projet de loi nous intéresse donc au plus haut point, à cause de l'impact qu'il va avoir sur l'avenir des télécommunications au Canada.

Comme vous le savez sûrement, la Banque royale est la plus grande entreprise de services financiers au Canada et une des plus grandes banques d'Amérique du Nord. Nos actifs, qui s'élevaient à 132 milliards de \$ à la fin de l'exercice financier 1991, surpassent ceux de toutes les autres institutions financières du Canada. Nous comptons près de 1 700 succursales

*[Text]*

ing machines and over 25,000 point-of-sale merchant terminals. Our clients number over eight million.

The financial services industry in Canada is extremely competitive. This situation requires us to continually develop products and services that are increasingly efficient, easy, accessible, high in quality and focused on customer needs. These products and services are delivered almost exclusively via telecommunications. Many of the services which you have come to depend on and consider the norm are telecom dependent services. Think of automatic banking machines which allow you to obtain access to your funds or pay bills at your convenience 24 hours a day, seven days a week, and point-of-sale terminals which enable retailers to instantly validate your credit cards. Think of computer teller operations within our branch system that enable you to bank at the branch of your choice, and of services that allow corporate clients to manage their accounts and balances directly via personal computers. Think of the billions of dollars traded daily in world markets. Soon think of telephone banking and, hopefully, image technology to process cheques and add convenience to our subscribers, all thanks to telecom.

Many people do not think of banking as a telecommunications dependent industry but just that brief list should convince you that we are almost completely dependent on telecommunications. In fact, the Royal Bank is Canada's single largest private user of telecommunications services. Our annual telecom bills total over \$120 million and telecommunications is one of our fastest growing expense categories. Clearly innovative and flexible communications services at the lowest possible cost are essential to our continuing competitiveness, as they are to users in most economic sectors in Canada. As a result, the bank has been involved in telecom policy for the past many years. In fact, in October 1989 our chairman and CEO, Allan Taylor, addressed the Canadian Club of Canada about this very topic. At that time he said, "If I can make just two points today, they are: first, we need one national telecommunications jurisdiction; second, we need competition within it."

I have brought a copy of that speech for you. We are pleased that the first item will be achieved with this bill. Hopefully the second will be fulfilled in the next several weeks when the Unitel, B.C. Rail-Lightel decision is released. Today these two issues are on the eve of evolution, but there is

*[Traduction]*

au Canada, de même que plus de 3 750 guichets automatiques et plus de 25 000 terminaux points de vente. Plus de 8 millions de personnes font affaires avec nous.

Le secteur des services financiers du Canada est extrêmement concurrentiel. À cause de cela, il nous faut sans cesse concevoir des produits et des services de plus en plus efficaces, simples, accessibles, de grande qualité et répondant aux besoins de nos clients. Ces produits et ces services sont rendus disponibles presque uniquement grâce aux télécommunications. Bon nombre des services sur lesquels les gens comptent et qu'ils prennent pour acquis sont disponibles grâce aux télécommunications. Mentionnons les guichets bancaires automatiques qui vous permettent d'avoir accès à vos fonds ou de payer vos factures à votre convenance 24 heures par jour, sept jours par semaine; il y a aussi les terminaux points de vente qui permettent aux détaillants de valider instantanément vos cartes de crédit. Mentionnons aussi les opérations informatiques multiservices qui vous permettent de faire affaires avec la succursale de votre choix, ou encore les services qui permettent aux entreprises clientes de procéder à des vérifications de leurs comptes et de leurs soldes directement au moyen d'ordinateurs personnels. Pensez aux milliards de dollars qui changent de mains tous les jours sur les marchés mondiaux. Il y aura bientôt les opérations bancaires par téléphone et peut-être la technologie de reconnaissance des images pour traiter les chèques et pour faciliter encore plus les choses pour nos clients. Tout cela grâce aux télécommunications.

Bien des gens croient que le secteur bancaire ne dépend pas des télécommunications, mais la courte liste qui précède devrait vous convaincre que nos activités dépendent presque complètement des télécommunications. En fait, la Banque royale est, dans le secteur privé, le plus important usager des services de télécommunications. Ces services nous coûtent chaque année plus de 120 millions de dollars, et il s'agit là d'une de nos catégories de dépense qui croît le plus rapidement. Il est clair que, pour que la banque continue d'être concurrentielle, elle doit offrir des services innovateurs et adaptables au prix le plus bas possible; les usagers de la plupart des secteurs d'activité du Canada comptent eux aussi sur ces services. C'est pour cette raison que la politique des télécommunications préoccupe la banque depuis bien des années. Déjà en octobre 1989, notre président et directeur général, Allan Taylor, a prononcé une allocution devant le Canadian Club sur ce sujet même. À l'époque, il a dit ce qui suit: «J'ai deux choses de base à vous transmettre aujourd'hui: une juridiction nationale doit s'appliquer aux télécommunications, et l'exercice de la concurrence doit en faire partie.»

Je vais vous remettre un exemplaire de cette allocution. Nous sommes sûrs que le premier objectif sera atteint grâce au projet de loi. Nous espérons que le second le sera aussi quelques semaines après que la décision sera rendue dans l'affaire Unitel-B.C. Rail-Lightel. Ces deux objectifs sont sur



*[Text]*

a third as well. We need a national vision to guide the future development of telecom in our country. We need a blueprint of government objectives with which the telecom industry can grow and develop and customers can be empowered.

This framework must incorporate the needs of both business and residential consumers as well as those of the telecom industry, carriers and manufacturers alike. It is a hard balance to strike.

The bank strongly supports the initiative behind Bill C-62 and applauds the Minister of Communications whose efforts brought forth the bill after years of waiting. Unquestionably Canada stands in need of a comprehensive, consistent, national telecom policy. This bill is a step in this direction, a solid foundation upon which we will be able to build.

The government policy objectives spelled out in clause 7 of the bill will help to provide users, telecom carriers and the regulator alike with a consistent and public framework within which to operate. The inclusion of these objectives in the bill is an important initiative because rarely has the government provided published telecom policy guidance to the commission. However, in the bank's opinion improvements could be made to the objectives as they now exist. First, ranking the policy objectives in order of priority and importance would help to clarify the government's priorities in the case of potential contradictions. The CBTA, which has appeared before the committee, has already made such a suggestion and we support it completely.

Our second concern with the objectives centres on the issue of competition in telecom which is one of our primary objectives. One policy statement refers to "enhancing the efficiency and competitiveness of Canadian telecommunications". Another speaks of "fostering increased reliance on market forces for the provision of telecommunications services". To my mind these two together could offer qualified support for competition but the wording is somewhat ambiguous and to others the statement could mean something else altogether. We therefore suggest that the bill's commitment to competition be significantly strengthened. This could be done by simply removing all references to competitiveness and replacing them with references to competition or choice. With choice will come competitiveness and efficiency, both nationally and internationally. Any telecommunications company that does not respond competitively to a competitive market is a telecom company that our country cannot afford to have.

*[Traduction]*

le point d'être atteints, mais il y en a un troisième. Il nous faut une vision nationale pour chapeauter le développement futur des télécommunications dans notre pays. Les objectifs du gouvernement doivent faire partie d'un cadre qui permettra à l'industrie de croître et de se développer et qui ne laissera pas les clients pour compte.

Ce cadre doit prendre en considération les besoins tant des gens d'affaires que des particuliers, de même que ceux de l'industrie, des entreprises et des fabricants. Il est difficile d'arriver à un tel équilibre.

La banque appuie d'emblée l'esprit du projet de loi C-62 et félicite le ministre des Communications qui l'a introduit après des années d'attente. Il ne fait nul doute que le Canada a besoin d'une politique des télécommunications complète, cohérente et d'envergure nationale. Le projet de loi est un pas en ce sens; c'est une bonne base de départ.

Les objectifs de la politique du gouvernement décrits à l'article 7 du projet de loi permettront aux usagers, aux entreprises de télécommunications et au législateur d'agir à l'intérieur d'un cadre public et cohérent. Il est important que ces objectifs aient été intégrés au projet de loi parce que le Conseil a rarement reçu des directives de la part du gouvernement sous la forme d'une politique publique des télécommunications. Toutefois, la banque est d'avis que, dans leur forme actuelle, les objectifs pourraient être améliorés. Tout d'abord, le fait de classer ces objectifs par ordre de priorité et d'importance permettrait de préciser comment le gouvernement trancherait les choses s'il y avait contestation. L'Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise, qui a témoigné devant vous, a déjà proposé quelque chose du genre et nous abondons dans le même sens.

Le second aspect des objectifs qui nous préoccupe concerne la question de la concurrence dans l'industrie des télécommunications, ce que nous voulons avant tout. Un énoncé de politique parle d'améliorer l'efficacité et la compétitivité des télécommunications au Canada. Un autre parle de favoriser un recours accru aux forces du marché dans la prestation des services de télécommunications. Dans mon esprit, ces deux énoncés pourraient signifier qu'on favorise la concurrence, mais les termes sont quelques peu ambigus et ils pourraient avoir un sens tout à fait différent pour d'autres personnes. Nous demandons donc au législateur de se prononcer sans ambages en faveur de la concurrence. Cela pourrait se faire en cessant totalement de parler de compétitivité pour parler plutôt de concurrence et de choix. La liberté de choix va permettre d'améliorer la compétitivité et l'efficacité de l'industrie, tant au Canada qu'ailleurs dans le monde. Toute entreprise de télécommunications qui ne réagit pas de façon concurrentielle aux forces du marché est une entreprise dont notre pays n'a pas besoin.

*[Text]*

To the bank, few issues are more important to telecommunications as federal jurisdiction for the CRTC. We are greatly reassured to see that it was included in this bill. Federal jurisdiction will help to unify and cement the various fragments of Canadian telecommunications and the disparate and occasionally contradictory provincial regulations. Thankfully, with federal jurisdiction, such inconsistencies will be removed. That in and of itself will take a large step toward modernizing Canada's telecommunications industry structure and making it more internationally competitive. The bank could not be more supportive of the initiative to introduce federal jurisdiction.

Power of forbearance is another provision which the bank supports entirely. Forbearance will allow the commission to ease regulating those markets which are sufficiently competitive. Forbearance will also provide a method of transition toward greater competition and reliance on market forces and individual telecommunications markets, with the advantages of efficient market regulation and reduced regulation that comes along with competition.

The bank believes there should be no regulation where it is not necessary, in other words, where market forces are strong enough to ensure fair and competitive business practices. In those markets with a dominant carrier, we would expect to see continued regulation.

Enlarging the power of forbearance so that the commission can employ forbearance at its own discretion will also ease the burden on the regulator. Although, thanks to federal jurisdiction, the CRTC will regulate more telecos, the range of markets that it must regulate may well narrow.

On all the points which I have just addressed, the bank is strongly supportive of the government's intent with this bill. One area of concern is with the commitment to competition within the policy statements; however, in that instance we believe the wording needs only to be strengthened to more completely represent the government's faith in competitive market forces and open competition.

However, there is a major area of this bill that does give us considerable pause. That area is the possible extension of political influence into the regulatory arena. By political influence, I mean the licensing provision which gives the Minister of Communications the final say in who will or who will not receive telecommunication licences. The involvement of

*[Traduction]*

Pour la banque, peu de questions sont plus importantes pour les télécommunications que la juridiction du gouvernement fédéral sur le CRTC. Nous sommes contents de voir que cet aspect fait partie du projet de loi. Cette juridiction fédérale va permettre d'unir et de regrouper les divers segments de l'industrie canadienne des télécommunications de même que toute la panoplie des règlements provinciaux parfois contradictoires. Heureusement, cette juridiction fédérale va éliminer ces lacunes. En soi, ce sera un grand pas vers la modernisation de la structure de l'industrie des télécommunications du Canada qui deviendra alors plus compétitive au niveau mondial. La banque ne pourrait pas être plus favorable à l'introduction de cette juridiction fédérale.

Le pouvoir d'empêcher de réglementer est une autre disposition que la banque appuie totalement. Le non-exercice de certains pouvoirs et fonctions permettra au Conseil d'appliquer des règlements moins stricts sur les marchés qui sont suffisamment concurrentiels. Ce non-exercice fournira aussi une méthode de transition en vue d'atteindre une concurrence plus grande et permettra de s'en remettre aux forces du marché et à des marchés de télécommunications particuliers, avec les avantages d'une réglementation efficiente des marchés et d'une réglementation réduite qui accompagne la concurrence.

La Banque croit qu'il ne devrait pas y avoir de réglementation où cela n'est pas nécessaire; en d'autres mots, quand les forces du marché suffisent à assurer des pratiques commerciales justes et concurrentielles. Sur les marchés où il y a une entreprise dominante, nous nous attendrions à voir le maintien de la réglementation.

Le fait d'accroître la possibilité de ne pas exercer certains pouvoirs et fonctions afin que le Conseil puisse employer ce moyen à sa discrétion soulagera aussi le fardeau de l'organisme de réglementation. Bien que, à cause de la juridiction fédérale, le CRTC réglementera plus de sociétés de télécommunications, il est fort possible que la gamme de marchés que le Conseil doit réglementer diminue.

Sur tous les points que je viens d'aborder, la Banque appuie fortement l'intention qu'a le gouvernement avec ce projet de loi. Un domaine qui nous inquiète est celui de l'engagement à la concurrence dans la déclaration de principe; cependant, dans ce cas, nous croyons qu'il suffirait de renforcer le libellé pour qu'il corresponde mieux à la confiance qu'a le gouvernement dans les forces concurrentielles du marché et dans la libre concurrence.

Toutefois, il y a une partie importante de ce projet de loi qui nous donne beaucoup à réfléchir. Cette partie est celle qui traite de l'extension possible de l'influence politique dans le domaine de la réglementation. Par influence politique, je veux dire les dispositions d'attribution de licences qui donnent au ministre des Communications le dernier mot relativement à



*[Text]*

elected officials in the decision making process brings in the possibility of politicization of that process.

The commission is an independent regulatory body whose decisions and actions are or will be shaped by broad government policies. It has the advantages of industry familiarity and knowledge, impartiality, and the independence born of appointed rather than elected position.

We fail to understand why the CRTC, which is responsible for issuing and renewing broadcast licences without intervention from the government, should not be afforded the same power in telecommunications. In addition, the proposed arrangement is, at the very least, inefficient and redundant involving as it does the time and efforts of two separate government bodies, each of which already has a sufficient workload. There is no sense in the CRTC doing the majority of the work relating to licensing, in terms of holding public proceedings and drawing up a full report, and then turning the actual decision over to the minister.

But licensing is not our only concern in terms of political influence. We are also concerned about the minister's power of direction when coupled with the existing ability of the cabinet to review CRTC decisions on appeal. If the minister is able to provide directives to the commission on the matter of interpreting government policy objectives with regard to a specific issue and then is able to make a specific decision and review it on appeal, what role will the CRTC play? In such a case the minister and the cabinet will be able to intervene on both the front and the back end of the process, effectively turning the CRTC into nothing but a rubber-stamping organization.

We recommend a very simple structure. Let the minister and the government give broad policy objectives and directives and let the CRTC apply them to specific issues.

In conclusion, it is perhaps obvious that the political intervention portion of the bill concerns us the most and I trust we have made our point in that area. Yet we remain strongly supportive of the initiative and the intent of the bill, especially in the areas I discussed earlier.

The bill is an important step in the right direction. We support the introduction of government policy objectives for telecommunications and the development of an industry framework through the application of these objectives. We support the bill's potential contribution to competition in the market-

*[Traduction]*

qui se verra attribuer ou non les licences de télécommunications. La participation de personnes élues dans le processus de prise de décisions pourrait politiser ce processus.

Le Conseil est un organisme réglementaire indépendant dont les décisions et les actions sont ou seront formées par des politiques gouvernementales générales. Cet organisme offre les avantages d'être familier avec l'industrie, de la connaître et d'être impartial; de plus, ses membres jouissent de l'indépendance qui découle du fait qu'ils sont nommés plutôt qu'élus.

Nous ne comprenons pas pourquoi on ne donnerait pas au CRTC, qui est chargé d'émettre et de renouveler les licences de radiodiffusion sans intervention du gouvernement, le même pouvoir dans le domaine des télécommunications. De plus, la disposition proposée est, à tout le moins, inefficace et redondante car elle fait appel au temps et aux efforts de deux organismes gouvernementaux distincts, dont chacun a déjà une charge de travail suffisante. Il n'est pas logique que le CRTC fasse la plus grande partie du travail portant sur l'attribution des licences, pour ce qui est de la tenue d'audiences publiques et de la production d'un rapport complet, pour ensuite laisser le ministre prendre la décision.

Mais l'attribution des licences n'est pas notre seule inquiétude pour ce qui est l'influence politique. Nous sommes aussi préoccupés par le pouvoir qu'a le ministre de donner des instructions quand ce pouvoir est associé à la capacité qu'a déjà le cabinet d'examiner, en appel, les décisions du CRTC. Si le ministre peut fournir des directives au Conseil à propos de l'interprétation des objectifs politiques du gouvernement relativement à une question donnée et qu'il peut ensuite prendre une décision particulière et l'examiner en appel, quel rôle jouera le CRTC? Dans un tel cas, le ministre et le Cabinet pourront intervenir à la fois au début et à la fin du processus, transformant effectivement le CRTC en un simple organisme d'approbation automatique.

Nous recommandons une structure très simple. Laissons le ministre et le gouvernement établir des directives et fixer des objectifs de politique généraux et laissons le CRTC les appliquer à des questions particulières.

En conclusion, il est peut-être évident que c'est la partie du projet de loi qui porte sur l'intervention politique qui nous inquiète le plus et je pense que nous avons bien fait comprendre notre point de vue. Cependant, nous appuyons toujours fortement l'initiative et le but du projet de loi, particulièrement dans les domaines dont j'ai déjà parlé.

Le projet de loi est un pas important dans la bonne direction. Nous soutenons l'introduction d'objectifs de politique gouvernementale pour les télécommunications et l'élaboration d'un cadre industriel au moyen de l'application de ces objectifs. Nous sommes en faveur de la contribution éventuelle du

[Text]

place but strongly suggest a commitment to telecom consumer choice being entrenched in the bill.

We are extremely supportive of the confirmation of federal jurisdiction. We support the introduction of market-wide powers of forbearance for the CRTC because it will trend towards deregulation. These powers should be applied in competitive markets without a dominant carrier.

We are deeply concerned about the degree of influence that the Minister of Communications could have upon the telecommunications industry structure. As I said before, let the minister set general policies and let the commission apply them to particular instances.

In many areas, this bill has made grade strides. In some areas, work still remains to be done. The bank is confident that the necessary modifications can be made to the satisfaction and benefit of all parties involved.

Three years ago, as I have said, Allan Taylor stood up and spoke of this country's need for federal jurisdiction and competition. The bank is pleased that this government has heard and responded to the request for federal jurisdiction and I am here before you because of that.

On behalf of the Royal Bank, we appreciate very much the opportunity to appear before you and to share our views. We look forward to the committee's report. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you for your report. My first question is, do you have extra copies of your delivered statement so we could circulate it?

**Mr. Heckman:** I have made some modifications, so I will make the changes and fax it to you tomorrow morning.

**The Chairman:** In the middle part of your address you spoke about competition and telecom. You talked about clause 7, which deals with competition, and so on. I don't know if you have had an opportunity to read some of the evidence of people and groups who have appeared before us or not, but Unitel appeared and Mr. Stursberg made a number of comments. I would like to read a couple of the things that he said just to get your view on them.

Unitel expressed concerns that Bell Canada could extend its tied purchasing arrangements which it has with Northern to other telephone companies as a result of the new Stentor com-

[Traduction]

projet de loi à la concurrence sur le marché, mais nous suggérons fortement qu'un engagement en faveur du choix du consommateur de télécommunications soit inclus dans le projet de loi.

Nous appuyons très fortement la confirmation de la juridiction fédérale. Nous soutenons l'introduction d'un article portant sur le non-exercice de certains pouvoirs et fonctions du CRTC, à l'ensemble du marché, parce que cette mesure aura un effet qui favorisera la déréglementation. Ces pouvoirs devraient être appliqués sur des marchés concurrentiels où il n'y a pas d'entreprise dominante.

L'importance de l'influence que le ministre des Communications pourrait avoir sur la structure de l'industrie des télécommunications nous inquiète considérablement. Comme je l'ai déjà dit, laissons le ministre déterminer les politiques générales et laissons le Conseil les appliquer dans des cas particuliers.

Dans de nombreux domaines, ce projet de loi a fait de grands progrès. Dans certains domaines, il reste encore du travail à faire. La Banque est persuadée que les modifications nécessaires peuvent être apportées à la satisfaction et à l'avantage de toutes les parties intéressées.

Il y a trois ans, comme je l'ai dit, Allan Taylor a parlé du besoin qu'avait ce pays d'une juridiction fédérale et de concurrence. La Banque est heureuse que ce gouvernement ait entendu la demande de juridiction fédérale et y ait donné suite et c'est la raison pour laquelle je suis ici.

Au nom de la Banque Royale, nous apprécions beaucoup l'occasion qui nous a été offerte de comparaître devant vous et de vous faire part de nos opinions. Nous attendons avec impatience le rapport du comité. Merci, Monsieur le président.

**Le président:** Merci pour votre rapport. Voici ma première question, avez-vous des exemplaires additionnels de l'exposé que vous venez de prononcer afin que nous puissions le faire circuler?

**M. Heckman:** J'ai fait quelques modifications. J'apporterai donc les modifications et vous transmettrai le document par télécopieur demain matin.

**Le président:** Au milieu de votre exposé vous avez parlé de concurrence et de télécommunications. Vous avez parlé de l'article 7, qui porte sur la concurrence et ainsi de suite. Je ne sais pas si vous avez eu ou non l'occasion de lire certains des témoignages des personnes et des groupes qui ont comparu devant nous, mais Unitel a comparu et M. Stursberg a fait un certain nombre de commentaires. Je vais vous lire quelques-unes des choses qu'il a dites afin que vous me fassiez part de votre opinion à leur sujet.

Unitel a fait part de son inquiétude venant ce que la structure de la nouvelle société Stentor pourrait permettre à Bell Canada d'étendre les arrangements d'achats liés qu'elle a avec



[Text]

pany structure. Unitel expressed the same concern with respect to the ongoing negotiation of Bell with Systemhouse, a data processing company, and with respect to the Stentor-Spar joint purchase of the satellite communications company called Telesat.

Unitel concluded, and I quote:

The real danger of the Stentor arrangements is that, rather than strengthening our manufacturing industry and our systems integration industry in this country, they will substantially weaken it.

Unitel suggested, and I quote:

There is no reason why we cannot, in principle, make behavioral rules which will guarantee open bidding on these purchasing arrangements and the production of the contracts to ensure to everyone's satisfaction that there is no bias towards affiliated companies.

Do you as the Royal Bank have concerns about the concentration of ownership of the telecommunications industry and, in particular, with the Stentor-Spar purchase of Telesat or with the Stentor structure itself?

**Mr. Heckman:** With regard to Northern Telecom itself, they are extremely competitive and they service today both Unitel and the common carriers in Canada. I know they have different people aimed at different areas.

I think that arrangement should be such as to ensure fair and equal competition for those common carriers for those products. We are concerned about the control that appears to be shaping up with regard to the common carriers' control of institutions like Teleglobe and Telesat. We do not know how it will go.

Over the last few years, Telesat has been more than a carrier's carrier but has been going to subscribers to provide additional services. In the last two years we have worked very closely with Telesat to improve some of their technology regarding V-sats. When they first came to us with V-sats, we could not get it to work. So we worked with them for the period of a year to get it working. That was goodness.

Teleglobe, over the last three years, has become a wonderful marketing company. The marketing people come and visit the clients. Even the president comes out and visits the clients. Because of that, I think they have introduced some very innovative customer services, Globe Direct being one which has dramatically decreased our costs overseas.

[Traduction]

Northern à d'autres sociétés de téléphone. Unitel a fait part de la même inquiétude en ce qui a trait aux négociations en cours entre Bell et Systemhouse, une société d'informatique, et pour ce qui est de l'acquisition en commun par Stentor-Spar de la société de communications par satellite appelée Télésat.

Unitel concluait:

Le véritable danger des ententes Stentor tient à ce que, au lieu de renforcer l'industrie manufacturière et l'industrie d'intégration des systèmes dans ce pays, ils contribueront largement à les affaiblir.

Unitel a avancé:

Il n'y a aucune raison pourquoi nous ne pourrions pas, en principe, établir des règles garantissant le recours à des appels d'offres pour ces achats et l'établissement de contrats assurant, à la satisfaction de tous, que les sociétés affiliées ne bénéficient pas d'un biais favorable.

À la Banque Royale, êtes-vous préoccupés de la concentration de la propriété dans l'industrie des télécommunications, notamment avec l'achat de Télésat par Stentor-Spar ou à cause de la structure de la société Stentor elle-même?

**M. Heckman:** En ce qui concerne Northern Telecom, la société est très compétitive et offre ses services à Unitel et aux entreprises de télécommunications au Canada. Je sais que la société dispose d'un personnel varié affecté à divers secteurs.

À mon avis, une telle entente devrait être de nature à assurer une concurrence juste et équitable entre les entreprises de télécommunications pour ce qui est de ces produits. Ce qui nous préoccupe c'est ce qui semble se préparer au plan du contrôle par les entreprises de télécommunications d'organismes comme Téléglobe et Télésat. Nous ne savons pas exactement ce qu'il en sera.

Au cours des dernières années, Télésat a été plus qu'une entreprise de télécommunications au service des entreprises de télécommunications; elle a offert des services supplémentaires à ses clients. Au cours des deux dernières années, nous avons travaillé en étroite collaboration avec Télésat en vue d'améliorer leur technologie des satellites de la série V. Les premières fois que la société nous a offert les services de satellites de la série V, nous n'avons pas pu arriver à les utiliser. Nous avons donc travaillé conjointement avec Télésat pendant une année pour trouver une solution. Et ça a marché.

Durant les trois dernières années, Téléglobe est devenue une excellente entreprise de commercialisation. Le personnel chargé de la commercialisation se déplace chez les clients. Le président de la société lui-même rend visite aux clients. Cela a permis à la société de lancer un certain nombre de services aux clients innovateurs, notamment Globe Direct qui a contribué de façon magistrale à diminuer nos coûts de transmission à l'étranger.

[Text]

However, I have read lately, in a Canadian Business article of March 1992, about Teleglobe, and I have heard other comments made that Teleglobe and Telesat are going back to become a carrier's carrier, meaning they will not come and see me any more. That disturbs me greatly because that was another avenue of competition, and I think this game is about competition.

As to your comments about things becoming entrenched in the bill so that this competitive aspect does not happen, I do not know but what we need in this country is viable competition. I do not mean 97 per cent on one side and 3 per cent on the other. We do not need duopolies, but rather several competitive carriers. If this happens, then Telecom will supply everybody, as they want to do.

I don't know if I have answered your question.

**The Chairman:** Yes, you have. I appreciate that. Senator Forrestall.

**Senator Forrestall:** Thank you, Mr. Chairman. I wondered for a long time about essentially the conflict of interest the bank may have in a field of telecommunications—and this is my question, I suppose—where your investment dollars may be in conflict. How do you avoid that? As a lay person, I do assume that you have a massive involvement. So much of your business is tied up with telecommunication and certainly you could not work without it, so you must have your dollars at work competitively.

How do you reassure me, as a user of telecommunications and as somebody who uses your bank services, that your influence in telecommunications is in my best interests? How do you reassure me, when I can only suspect that you have your own dollars out there working competitively within the industry generally, that this investment is competing with that investment? I sense that is true both nationally and internationally as well.

Is there any difficulty in the bank structure of policies? Are there any alarm bells or signals that we should be looking for? Can the public feel secure that you have money invested in more than one interest in the industry?

**Mr. Heckman:** Both of us are in the technical area. We work in the systems department. We develop systems. I look for and I buy all the computer and the telecommunications gear for the bank. We are looking for the best products at the best price, the most innovative, the most technical, the thing that will meet our business needs. Whether they are in a com-

[Traduction]

Toutefois, j'ai lu dernièrement dans un article de la revue Canadian Business de mars 1992 qui parlait de Téléglobe, et j'ai eu connaissance d'autres commentaires à l'effet que Téléglobe et Télésat vont redevenir des entreprises de télécommunications au service d'autres entreprises de télécommunications, ce qui veut dire qu'elles n'auront plus à venir me voir. Cela me contrarie beaucoup parce que c'était un autre atout concurrentiel; or, l'enjeu, c'est précisément la compétitivité.

Pour ce qui est de vos commentaires sur les points inclus dans le projet de loi en vue d'éviter de faire jouer la concurrence, je ne sais pas, mais il me semble que ce dont le pays a besoin c'est justement d'une concurrence viable. Je ne veux pas dire à raison de 97 pour cent contre 3 pour cent. Nous n'avons pas besoin de «duopoles» mais bien de plusieurs entreprises de télécommunications concurrentielles. Si tel était le cas, alors Télécô m servirait tout le monde de la façon voulue par chacun.

Je ne sais pas si j'ai bien répondu à la question.

**Le président:** C'est parfait. Merci beaucoup de votre collaboration. Sénateur Forrestall.

**Le sénateur Forrestall:** Merci, Monsieur le président. Depuis un certain, je me pose des questions sur le conflit d'intérêt que la Banque peut avoir dans un domaine des télécommunications—et ce sera donc ma question—où elle a elle-même investi des sommes. Comment contournez-vous ce problème? Comme profane, il m'apparaît que votre engagement est considérable. Vous dépendez largement des télécommunications pour la pratique de vos affaires et, de fait, vous ne pourriez pas vous en passer, il faut donc que votre investissement profite de façon concurrentielle.

Quelle assurance pouvez-vous me donner, en ma qualité d'utilisateur des télécommunications et d'utilisateur de vos services bancaires, que votre engagement dans le domaine des télécommunications est tout à mon avantage? Quelle assurance pouvez-vous me donner, quand je ne peux qu'avoir l'impression que c'est votre propre investissement que vous cherchez à faire fructifier dans cette industrie de façon générale, qu'il n'y a pas conflit entre vos intérêts et les miens? Ma remarque s'applique autant à vos activités nationales qu'internationales.

Y a-t-elle des difficultés au niveau de la structure des politiques de la Banque? Y a-t-il des signaux d'alarme que nous devrions surveiller? Le public peut-il être confiant que vos investissements dans cette industrie sont diversifiés?

**M. Heckman:** Nous oeuvrons l'un comme l'autre dans le domaine technique. Nous travaillons dans le service des systèmes. Nous élaborons des systèmes. Je recherche et j'achète tous les ordinateurs et le matériel de télécommunications de la Banque. Nous recherchons les meilleurs produits au meilleur prix, nous achetons les appareils les plus perfectionnés, ceux



[Text]

pany in which the Royal Bank invests, I do not care and I do not get involved. That is the policy.

If there is a tie, and we are talking a \$100 million venture, it may be an American versus a Canadian decision, only then will we go and see our banking relationship with that company or those companies. Otherwise, that does not influence. I have a directive right from the top that there is no influence upon what we invest in. We are looking for the best products to provide the best services.

**Senator Forrestall:** Then I will withdraw from that line of questions. I was going to ask, are you happy with the debt equity ratio of investment and some of these players, because these are mind-boggling parameters that they talk about.

**Mr. Heckman:** One of the questions we do check is the financial stability of some outfits, usually the smaller software companies. Will they be around next year? Yes, that is of great concern to us. Otherwise we do not get involved.

**Senator Forrestall:** You do not get involved. So in a broad general way, then, you would not be terribly concerned, although you have touched upon it very forcefully, with whether a licence is necessary? Are you truly concerned about that, or was that concern voiced as a pulse from the Royal Bank generally? How would you feel about it yourself? Is there any need for the minister to issue licences?

**Mr. Heckman:** I guess it would be nice if there was no licensing, but other than that there should be some criteria for licensing, and I believe the CBTA has given you some guidelines in this direction.

Should Canadian content be 80 per cent or 51 per cent? Have we been badly served by GTE in British Columbia? I can go through my career for you. I was with the largest common carrier company in Canada for 13 years and I have been with the bank for 24 years. So I have been through all that. I remember that once there was some concern that GTE was selling some of their less technically advanced equipment to B.C. Tel. But I am sure that for them to compete today they have the best technical equipment in the world.

[Traduction]

qui servent le mieux les besoins de notre entreprise. Pour ce qui est de savoir si ces appareils sont produits par une société dans laquelle la Banque Royale a investi, je ne veux pas le savoir et je n'ai pas à m'en préoccuper. C'est cela la politique de la Banque.

Il y a une contrainte; nous parlons d'investissements de l'ordre de 100 millions de dollars, ce peut être une décision des États-Unis contre une décision du Canada; alors seulement, nous nous pencherons sur la question des liens entre la Banque et la ou les sociétés en cause. Autrement, cela n'a pas d'incidence. J'ai reçu une directive de la direction à l'effet que nous avons toute liberté pour choisir nos fournisseurs. Nous recherchons les meilleurs produits pour pouvoir fournir les meilleurs services.

**Le sénateur Forrestall:** Bon, je vais clore ce pan de questions. Je voudrais savoir maintenant si vous êtes satisfait du ratio d'endettement correspondant aux investissements et de certains des intervenants, étant donné qu'il s'agit des paramètres casse-tête qui suscitent des commentaires.

**M. Heckman:** Un des points que nous vérifions effectivement, c'est la stabilité financière de quelques-uns des fournisseurs, généralement les petites entreprises de logiciels. Est-ce que l'entreprise sera encore en activité dans un an? Oui, nous portons une grande attention à cela. Autrement, non, nous ne nous y attardons pas.

**Le sénateur Forrestall:** Vous ne vous y attardez pas. En d'autres mots, de façon générale, cela ne vous préoccupe pas vraiment (bien que vous ayez été forcés d'y voir) de déterminer s'il est nécessaire d'avoir une licence? Est-ce que cela est véritablement important pour vous, ou bien vous y arrêtez-vous seulement quand la Banque Royale vous y incite? Quelle est votre opinion propre? Est-il nécessaire que le ministère attribue des licences?

**M. Heckman:** J'imagine que ce serait merveilleux s'il n'y avait pas à émettre des licences mais, autrement, il devrait y avoir un certain nombre de critères pour l'octroi de licences. Je pense que l'ACTE vous a soumis un certain nombre de lignes directrices à cet effet.

Le contenu canadien doit-il être de 80 p. 100 ou de 51 p. 100? Avons-nous été mal desservis par GTE en Colombie-Britannique? Je peux vous donner un aperçu de ma carrière, si vous le désirez. J'ai travaillé pour le plus gros transport public du Canada pendant 13 ans et j'ai travaillé dans les banques pendant 24 ans. Je sais donc de quoi je parle. Je me rappelle qu'on s'est déjà inquiété de ce que GTE vendait une partie de son matériel technologiquement moins perfectionné à B.C. Tel. Mais je suis sûr que, pour continuer à être dans la course aujourd'hui, celle-ci doit avoir le meilleur matériel technique au monde.

[Text]

Have we been badly served by 51 per cent ownership? I think we should encourage Canadian business.

**Senator Forrestall:** Does this bill provide for a level of competition that would satisfy—

**Mr. Heckman:** If the words are changed. My big concern is that we have a competitive environment. I can tell you about my computer experiences over the last 24 years. I deal with them all. I do not have anyone looking at legislation. The bids come in from many people. We get the most innovative ideas, the best services, and we get the best price. When it comes to telecom I have very limited choices and it has hurt me in a number of cases.

The Sherman report which was issued by the CRTC a number of years ago discussed the situation with competition in America. The Sherman report was generally negative with regard to competition in the States. To produce the Sherman report they had a consultant do a library search of papers that were at least three years old. I really wanted to know what the situation was in the States, so I championed a study. We sent two people down to talk to everyone involved in telecommunications. We talked to the carriers, the business people, the educators and the consumers. I was involved. I sat in on all the AT&T interviews. These two people, George Horhota and Jane Henderson, came back and wrote this book, *The Power of Choice*. It is unbelievable, but at least 95 per cent of those conversations concluded that competition is wonderful and has done great things for the country.

**Senator Forrestall:** Finally, I refer you to clause 7 of the bill, the policy statement itself. Which of these seven or eight policy objectives would the Royal Bank rank as number one?

**Mr. Heckman:** Competition, but we would add a clause, as would the CBTA. We would add, "to ensure full, fair, effective competition in the supply of telecommunications services."

**Senator Forrestall:** Competition should be the lead from which the other objectives of the policy, as stated in the bill, would flow?

**Mr. Heckman:** I can give you examples of where I wish we had a competitive area.

**Senator Forrestall:** Could you give us a couple?

**Mr. Heckman:** Yes. For example, we service the remote areas of Canada with regard to Visa card purchases. We ser-

[Traduction]

Avez-vous été mal desservi par un contenu à 51 p. 100? Je crois que nous devrions encourager l'entreprise canadienne.

**Le sénateur Forrestall:** Ce projet de loi assure-t-il un degré de concurrence. . .

**M. Heckman:** Si sa formulation est modifiée. Mon but est de faire en sorte que nous ayons un milieu concurrentiel. Je pourrais vous parler de mon expérience en informatique au cours des 24 dernières années. Je fais affaire avec toutes les entreprises. Personne n'a besoin d'examiner la loi. Les soumissions arrivent de toutes parts. Nous avons les idées les plus innovatrices, les meilleurs services et les meilleurs prix. Mais dès qu'il s'agit de télécommunications, mes choix sont très limités et cela m'a choqué quelques fois.

Le rapport Sherman, publié par le CRTC il y a quelques années, analysait la situation de la concurrence en Amérique. Les auteurs du rapport avaient une opinion généralement négative de la concurrence aux États-Unis. Dans leur recherche préparatoire, ils ont fait faire par un consultant une recherche documentaire portant sur des documents qui dataient d'au moins trois ans. Comme je voulais vraiment connaître la situation aux États-Unis, j'ai soutenu une étude. Nous avons envoyé deux personnes là-bas pour s'entretenir avec tous ceux qui s'intéressaient aux télécommunications. Nous avons ainsi parlé à des transporteurs, à des gens d'affaires, à des éducateurs et à des consommateurs. J'ai participé au processus. J'ai moi-même assisté à toutes les entrevues avec les gens d'AT&T. Ces deux personnes, George Horhota et Jane Henderson, sont revenues ici et ont écrit un livre, qui s'intitule *The Power of Choice*. C'est incroyable, mais au moins 95 p. 100 de ces conversations en sont arrivées à la conclusion que la concurrence est une chose merveilleuse et a fait beaucoup de bien au pays.

**Le sénateur Forrestall:** Enfin, je vous renvoie à l'article 7 du projet de loi: l'énoncé de politique comme tel. Lequel de ces sept ou huit objectifs politiques la Banque Royale place-t-elle en tête de liste?

**M. Heckman:** La concurrence, mais nous ajouterions un article, à l'instar de l'ACTE. Nous ajouterions: «pour garantir une concurrence entière, équitable et efficace dans l'offre des services de télécommunications».

**Le sénateur Forrestall:** La concurrence serait donc la grande idée dont découleraient les autres objectifs de la politique, tels que formulés dans le projet de loi?

**M. Heckman:** Je peux vous donner des exemples de secteurs dans lesquels je souhaiterais qu'il y ait de la concurrence.

**Le sénateur Forrestall:** Pouvez-vous nous en donner quelques-uns?

**M. Heckman:** Oui, bien sûr. Par exemple, nous desservons les régions éloignées du Canada pour ce qui a trait aux achats



[Text]

vice through point-of-sale terminals. We sell that service to our clients. They just whip a card through and away you go. The common carriers made a filing before the CRTC for a change in the tariff. They used to bill us in six-second increments. To make a transaction through a device or over the phone takes 12 seconds. To get an authorization number back takes 12 seconds. The common carriers used to bill us at six-second increments, so we used to get charged for two increments.

They filed before the CRTC to change the minimum billing to 60 seconds. That increased our cost five times overnight. That was made on a normal submission, but one of my fellows picked it up and said that is wrong because that means millions of dollars to us. We filed an application. We got the other banks involved. The alarm companies were in the same situation, as were some of the brokers. So we made representation to the CRTC and it finally came out at a 30-second minimum, so our cost only went up by about three times. That is still millions of dollars.

**The Chairman:** I would like to move on. We are almost out of time already.

**Mr. Heckman:** AT&T bills at one-second increments and under that regime we would have been charged for 12 seconds. That is my point. But there was no competition and I had no choice.

**Senator Forrestall:** You are now charged at 30-second intervals?

**Mr. Heckman:** Yes, and our costs are three times what they were. If there was competition they would have never gone to 30 seconds.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, it would take me all the time that is remaining in the allotted time, as you describe it, to draw my breath let alone let it out. I observed that you were not quite as effusive and glowing in your comments at the conclusion of our guest's remarks as you were before he started them. I thought he was very clear and very concise and indeed, Mr. Heckman, very convincing.

I think we are all in good company. I note that you referred to CBTA and your agreement with their suggestions with respect to clause 7. Mr. Horhota, who is president of the CBTA, is on loan from your bank, as I understand it. I believe that Professor Janisch will be quite familiar because I think he helped with the telecommunications report for the Royal Bank.

**Professor Janisch:** Yes, I did write a background report.

[Traduction]

par carte Visa. Nous assurons le service au moyen de terminaux dans les points de ventes. Nous vendons ce service à nos clients. On passe la carte dans la machine et on s'en va. Les transporteurs publics ont déposé une demande au CRTC pour faire modifier le tarif. D'habitude ils nous factureraient en incréments de six secondes. Pour faire une transaction par l'intermédiaire d'une machine ou du téléphone, il faut 12 secondes. Pour obtenir en retour un numéro d'autorisation, il faut aussi 12 secondes. Les transporteurs publics, qui calculaient en incréments de six secondes, nous facturaient donc deux incréments.

Mais ils ont demandé au CRTC de porter la facturation minimale à 60 secondes, ce qui a eu pour effet de quintupler nos coûts du jour au lendemain. Cela s'est fait selon la filière normale, mais comme l'a signalé un de mes collègues, cela n'était pas correct, parce que ça signifie des millions de dollars pour nous. Nous avons donc présenté une demande. Nous avons mobilisé les autres banques. Les entreprises de systèmes de sécurité étaient aussi dans la même situation, tout comme certains courtiers. Nous avons donc fait des représentations auprès du CRTC et nous avons obtenu que le tarif minimal soit réduit à 30 secondes. Nos coûts n'ont donc fait que tripler, mais cela représente toujours des millions de dollars.

**Le président:** J'aimerais poursuivre. Nous n'avons déjà presque plus de temps.

**M. Heckman:** AT&T facture par incréments d'une seconde. À ce régime, on nous aurait facturé pour 12 secondes. C'est à ça que je veux en venir. Mais comme il n'y avait aucune concurrence, je n'avais pas le choix.

**Le sénateur Forrestall:** Vous êtes donc maintenant facturé à des intervalles de 30 secondes?

**M. Heckman:** Oui, et nos coûts sont trois fois plus élevés qu'ils l'étaient. Si la concurrence jouait, jamais on en serait arrivé à ces 30 secondes.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, il me faudrait prendre tout le temps qui nous reste, comme vous dites, pour reprendre mon souffle. J'ai noté que vos commentaires n'étaient pas aussi chaleureux et enthousiastes à la fin de l'exposé de notre invité qu'avant qu'il ne commence. Je pense qu'il a été très clair et très concis, en fait, M. Heckman, très convaincant.

Je pense que nous sommes en bonne compagnie. Vous avez fait allusion à l'ACTE et vous dites être d'accord avec ses suggestions en ce qui a trait à l'article 7. M. Horhota, qui est président de l'ACTE, a un prêt de votre banque, si j'ai bien compris. Je pense que le professeur Janisch connaît bien la question puisque, si je ne m'abuse, il a aidé à la rédaction du rapport de la Banque Royale sur les télécommunications.

**Le professeur Janisch:** Oui, j'ai effectivement écrit un document d'information.

[Text]

**Senator Graham:** Mr. Chairman, I asked you the other day whether you have invited other banks to appear.

**The Chairman:** You made a request of me and I kept my promise. Yes, we have approached the other banks.

**Senator Graham:** Have we had any response?

**The Chairman:** The clerk has made the calls. I do not know who he has heard back from.

**Mr. Denis Robert, Clerk of the Committee:** We made the phone calls on Friday and are still waiting for a response from a few of the banks.

**Senator Graham:** Mr. Heckman, your bank has long sought new, innovative and cost effective telecommunications services and I believe that you are among the first to take up this fight. You referred to Mr. Taylor's remarks. You have also indicated your reaction to the level of ministerial or Governor in Council involvement in this bill, and I believe it is one of disappointment.

In your opinion will that impede the movement that you presumably were hoping for, which would be to a far greater role for market forces?

**Mr. Heckman:** We would like the bill to move forward with the changes that I have suggested. Market forces are the obvious way to regulate this industry where there is not a dominant carrier. The market forces have come into play in the United States, where now only AT&T is regulated. That would be the way to go in this country.

**Senator Graham:** Do you think there should be a "refer back" provision in the bill?

**Mr. Heckman:** Refer back to the minister?

**Senator Graham:** Or to the CRTC.

**Mr. Heckman:** I believe that the minister should give the CRTC direction, as my president gives me direction. I carry out his orders, do the work and make the decisions, and if he does not like me he should fire me. So I believe that there should be direction given to the CRTC and then it should be allowed to carry out its duties.

**Senator Graham:** Do you think we need to protect the universally affordable nature of the telephone system and then see how the competitive environment can be addressed? Let me give you an example. I am sure Unitel would disagree with this premise, but there is an informed argument on both sides of the question, and of course the CRTC will decide in this particular instance in the near future, in this season, as we have been told. Should Unitel be let into the long-distance markets if local rates are going to be forced up as a result?

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, je vous ai demandé l'autre jour si vous aviez invité d'autres banques à témoigner.

**Le président:** Vous m'avez fait une demande et j'ai tenu ma promesse. Oui, nous avons contacté d'autres banques.

**Le sénateur Graham:** Avons-nous eu des réponses?

**Le président:** Le greffier a fait les appels. J'ignore s'il a déjà eu des réponses.

**M. Denis Robert, greffier du comité:** Nous avons téléphoné vendredi et attendons toujours la réponse de quelques-unes des banques.

**Le sénateur Graham:** M. Heckman, votre banque a longtemps cherché à trouver des services de télécommunications innovateurs et rentables et je crois que vous êtes parmi les premiers à entamer ce combat. Vous avez fait allusion aux remarques de M. Taylor. Vous nous avez également fait part de votre réaction face au niveau de participation du Ministère ou du Gouverneur en conseil, qui ressemble plutôt à du désappointement, si je ne m'abuse.

À votre avis, cela peut-il nuire à l'orientation que vous semblez vouloir donner au projet de loi, qui serait d'accorder un rôle beaucoup plus important aux forces du marché?

**M. Heckman:** Nous aimerions que le projet de loi tienne compte des changements que nous avons proposés. Les forces du marché sont le mécanisme tout indiqué pour régir cette industrie où il n'y a aucun transporteur dominant. Les forces du marché sont entrées en jeu aux États-Unis, où il ne reste plus que AT&T qui soit réglementée. Nous devrions faire de même ici.

**Le sénateur Graham:** Pensez-vous qu'il devrait y avoir une disposition de «renvoi» dans le projet de loi?

**M. Heckman:** De renvoi devant le Ministre?

**Le sénateur Graham:** Ou au CRTC.

**M. Heckman:** Je pense que le Ministre devrait donner des instructions au CRTC, tout comme mon président m'en donne à moi. J'exécute ses ordres. Je fais le travail et je prends les décisions et s'il ne m'aime pas, il peut me renvoyer. Je crois donc qu'on devrait donner des instructions au CRTC et qu'il devrait être autorisé à les exécuter ensuite.

**Le sénateur Graham:** Croyez-vous qu'il faut d'abord protéger le caractère universellement abordable du système téléphonique et voir ensuite comment on peut régler la question de la concurrence? Laissez-moi vous donner un exemple. Je suis sûr qu'Unitel ne serait pas d'accord avec cette prémisse, mais il y a des arguments valables des deux côtés, et, bien sûr, le CRTC doit bientôt prendre une décision dans ce cas particulier, au cours de la présente saison, d'après ce qu'on nous a dit. Unitel devrait-il être autorisé à pénétrer sur le marché de



[Text]

**Mr. Heckman:** I do not believe that your overall telephone bill will increase because of competition.

**Senator Graham:** When you say "your overall bill" are you differentiating between long distance and local rates? Are you saying that one may go up and the other may go down?

**Mr. Heckman:** Yes, local rates may have to be rebalanced somewhat because you should pay what it costs. But rates have not gone up in the States for the last five years.

**Senator Graham:** Your company and a number of individuals around this table would use long distance a lot in comparison to the average consumer. Is the average consumer's telephone bill going to go up as a result?

**Mr. Heckman:** We have just had a decision by the CRTC in Alberta. Long distance rates were decreased and the bill was held the same. I congratulate the CRTC on that. I think that can continue to happen for some time.

**Senator Graham:** In your judgment local rates will not go up?

**Mr. Heckman:** In my judgment the overall bill should not go up. As far as the poor and disadvantaged, I believe that lifeline services, as they have in the States, is the answer to ensuring that all people have affordable telephone services.

**Senator Graham:** Would you describe those lifeline services?

**Mr. Heckman:** In the States a portion is put in a pool.

**Senator Graham:** A subsidy?

**Mr. Heckman:** There is a subsidy through taxes or whatever, and there is nothing wrong with that. You hear the argument that there is 98 per cent penetration of subscriber service in Canada and there is only 93 or 94 per cent in the States. I have often wondered about that. I have worked in the States. They had a monopoly down there a few years ago, as we have a monopoly here. So why did they only get 92 per cent penetration rates under monopoly while we got 98 per cent? I have not been able to determine the answer to that. With competition the penetration rate has gone up. I think the answer is a difference between the definitions used in the two countries.

They had a monopoly and penetration rates were 92 or 93 per cent. When I was down there from 1962 to 1964 the tele-

[Traduction]

l'interurbain s'il en découle une augmentation des tarifs locaux?

**M. Heckman:** Je ne crois pas que le compte global de téléphone augmente à cause de la concurrence.

**Le sénateur Graham:** Lorsque vous parlez de «compte global» faites-vous la différence entre les tarifs pour les interurbains et les tarifs locaux? Affirmez-vous que les uns pourraient augmenter et que les autres diminuer?

**M. Heckman:** Oui, les tarifs pourraient devoir être rééquilibrés quelques peu, parce qu'il faut payer ce qu'il en coûte. Mais les tarifs n'ont pas augmenté aux États-Unis depuis les cinq dernières années.

**Le sénateur Graham:** Votre société et un certain nombre de personnes assises autour de cette table feraient grand usage de l'interurbain, comparativement au consommateur ordinaire. Cela entraînera-t-il une hausse de la facture de téléphone de l'utilisateur ordinaire?

**M. Heckman:** Le CRTC vient tout juste de rendre une décision en Alberta. Les tarifs de l'interurbain ont été réduits et la facture est restée la même. Je félicite le CRTC à ce sujet. Je crois que cela peut continuer pendant un certain temps.

**Le sénateur Graham:** Selon vous, il n'y aura pas de hausse des tarifs locaux?

**M. Heckman:** À mon avis, la facture dans son ensemble ne devrait pas être plus élevée. En ce qui concerne les personnes pauvres et les défavorisés, je crois que les services téléphoniques essentiels, tels qu'ils existent aux États-Unis, constituent la façon de faire en sorte que tous jouissent de services téléphoniques à prix abordable.

**Le sénateur Graham:** Auriez-vous l'obligeance de décrire ces services téléphoniques essentiels?

**M. Heckman:** Aux États-Unis, une portion est déposée dans un fonds commun.

**Le sénateur Graham:** Une subvention?

**M. Heckman:** Il y a une subvention par le biais de taxes ou autres, et il n'y a rien de mal à cela. On dit qu'au Canada le taux de pénétration du marché pour le service aux abonnés est de 98 pour cent et qu'aux États-Unis, il n'est que de 93 ou 94 pour cent. Je me suis souvent interrogé à ce sujet. J'ai travaillé aux États-Unis. Il y a quelques années, il y avait là un monopole, comme nous en avons un ici. Pourquoi les taux de pénétration n'étaient-ils que de 92 pour cent avec un monopole, alors que nous avons 98 pour cent? Je n'ai pas encore trouvé la réponse à cela. Dans un système de concurrence, le taux de pénétration a subi une hausse. Je crois que c'est parce que les définitions qui sont utilisées dans les deux pays sont différentes.

Dans un système de monopole, les taux de pénétration étaient de 92 ou 93 pour cent. Lorsque je travaillais aux

[Text]

phone rates I paid in New Jersey were equivalent to what I paid in Montreal. I don't understand that argument. I think we are going to keep affordable telephone services and everyone will benefit.

**Senator Graham:** Thank you.

**Senator Sylvain:** Senator Graham asked the questions that I was going to ask of you. If I was responsible for a telephone bill of \$120 million a year I would worry a lot about it too.

You mentioned the jurisdiction aspect and the competitive aspect, and you also brought up another aspect, the national vision. I would like to hear you talk about that a little bit. Do you have a suggestion for this committee of what a national vision might be?

**Mr. Heckman:** Yes. First, I hope you recommend that a national vision is included. Under that vision this country should be the most competitive market possible. We should be looked at as technology leaders. I do not want our college graduates to go down to Microsoft as 600 have over the last five years. I want them to stay in this country. I want college graduates from the States to come into this innovative country. I would like to see more Northern Telecoms. I would like Canada to be considered a gateway from Europe and Japan. Right now we are a gateway for the Plus network. The Plus people from the States are so impressed with our technology that they route all their messages through Canada to Europe. Why can we not become a gateway? Why can we not become technology advanced? Our banking system is one of the finest in the world. Why can we not have real technology leadership in this country?

**Senator Sylvain:** On the technological point, you say we have some of the best equipment in the world. Are we ahead, behind or even with most of the advanced countries in technology?

**Mr. Heckman:** Again, I have been in this business for 13 plus 24 years. When I was in the telephone company our equipment and services were equal with what they had in the United States. When Infodat and Datapack were new services they were leaders in the world. Today the Gardiner Group, a highly regarded consulting group, says that we are five years behind services in the United States. We are definitely losing our technology edge.

[Traduction]

États-Unis, de 1962 à 1964, les tarifs téléphoniques au New Jersey étaient les mêmes qu'à Montréal. Je ne comprend pas cet argument. Je crois que les services téléphoniques seront abordables et que tout le monde en bénéficiera.

**Le sénateur Graham:** Je vous remercie.

**Le sénateur Sylvain:** Le sénateur Graham a posé les questions que j'allais vous poser. Si ma facture de téléphone était de 120 millions de dollars par année, je serais moi aussi très inquiet.

Vous avez parlé de sphère d'attribution et de concurrence et vous avez soulevé un autre aspect de la question, la vision nationale. J'aimerais que vous développiez un peu plus ce sujet. Pouvez-vous dire aux membres de ce comité ce que pourrait être cette vision nationale?

**M. Heckman:** Oui. Premièrement, j'espère que vous recommanderez que soit incluse une vision nationale. Dans le cadre d'une telle vision, notre pays devrait constituer le marché le plus compétitif possible. Nous devrions être considérés comme des chefs de file en matière de technologie. Je ne veux pas que nos diplômés se joignent à Microsoft, comme 600 d'entre eux ont fait au cours des cinq dernières années. Je veux qu'ils restent au pays. Je veux que les diplômés des États-Unis viennent travailler dans ce pays innovateur. Je voudrais voir surgir d'autres Northern Telecoms. Je voudrais que le Canada soit considéré comme un centre de transit pour l'Europe et le Japon. À l'heure actuelle, nous sommes un centre de transit pour le réseau Plus. Les gens de Plus, aux États-Unis, sont si impressionnés par notre technologie qu'ils acheminent par le Canada tous les messages qu'ils envoient en Europe. Pourquoi ne pouvons-nous devenir un centre de transit? Pourquoi ne pouvons-nous devenir un centre de technologie avancée? Notre système bancaire est l'un des meilleurs au monde. Pourquoi ce pays ne peut-il être véritablement un chef de file en matière de technologie?

**Le sénateur Sylvain:** Vous dites que sur le plan technologique notre matériel est parmi les meilleurs au monde. Notre technologie est-elle plus avancée, moins avancée ou au même niveau que celles de la plupart des pays développés?

**M. Heckman:** Encore une fois, je suis dans ce domaine depuis 13 plus 24 années. Lorsque je travaillais pour la compagnie de téléphone, notre matériel et nos services égalaient ceux des États-Unis. À leurs débuts, Infodat et Datapack étaient des chefs de file sur le plan mondial. Aujourd'hui, selon le groupe Gardiner, une firme d'experts-conseils dont la cote est très bonne, nos services retardent de cinq ans par rapport à ceux des États-Unis. Il n'y a pas de doute que nous perdons notre avance en technologie.



[Text]

**Senator Sylvain:** This vision, I gather, is tied with competition. You do not really see a vision emerging without a competitive market to help it? Is that your view?

**Mr. Heckman:** Yes.

**Senator Sylvain:** The competitiveness that we are talking about is basically in long distance phone calls, rather than the local service? There is no competition in local service?

**Mr. Heckman:** As of today there is not, but I look to New York and Chicago.

**Senator Sylvain:** It could become that?

**Mr. Heckman:** It could.

**Senator Sylvain:** With regard to your \$120 million bill, Bell Telephone tells us very repeatedly that if there is competition in the long distance end of it they will have to jack up local rates for everyone, which is the point you were addressing a little while ago. But by saying that, they are saying they are overcharging you. A part of that \$120 million you are paying each year is really a subsidy for the general public.

**Mr. Heckman:** Correct.

**Senator Sylvain:** Is it your view that this is not a business-like attitude and that any social measures should be taken quite outside of the realm of the mechanics of business?

**Mr. Heckman:** I think there should be conditions to make sure that those people maintain their telephone service. In business today we subsidize local service by a ratio of four to one or three to one. I believe that in the future we will still subsidize.

**Senator Sylvain:** What does that mean?

**Mr. Heckman:** A business telephone costs \$45 or \$60 whereas a residence telephone costs \$10 to \$12. So there really is a subsidy, because we both have the same telephone. I believe that that subsidy will probably continue. It will not be as great but we will continue to subsidize residential.

**Senator Sylvain:** But your vision of the future development of telecommunications means that sometime in the future there has to be competition to bring down some of these costs, which really get factored into everything else that we buy in the country?

**Mr. Heckman:** Yes. I would like to see competition. I can tell you the PC story. We have choices like you would not believe. We must make the right choices, but the choices in the computer area are wonderful and the discounts, because of competition, are massive. We have a 4,800 baud network. We are considering going up to 9,600 because we need some band

[Traduction]

**Le sénateur Sylvain:** Si je comprends bien, cette vision est rattachée à la concurrence. Vous n'envisagez pas l'émergence d'une vision sans un marché concurrentiel pour l'aider? Est-ce là votre avis?

**M. Heckman:** Oui.

**Le sénateur Sylvain:** La concurrence dont nous parlons se situe surtout sur le plan des appels interurbains, plutôt que sur le plan du service local? Il n'y a pas de compétition dans le service local?

**M. Heckman:** Jusqu'à maintenant il n'y en a pas, mais je regarde du côté de New York et de Chicago.

**Le sénateur Sylvain:** Ça pourrait venir?

**M. Heckman:** Oui.

**Le sénateur Sylvain:** En ce qui concerne votre facture de 120 millions, Bell ne cesse de nous dire que s'il y avait de la concurrence dans le domaine de l'interurbain le tarif des appels locaux subirait une hausse pour tous les abonnés, ce dont vous parliez tout à l'heure. Lorsque Bell dit cela, elle dit qu'elle vous fait payer trop cher. Une partie de ces 120 millions de dollars que vous payez chaque année sert en vérité à subventionner les services au grand public.

**M. Heckman:** C'est cela.

**Le sénateur Sylvain:** Êtes-vous d'avis que cette attitude n'est pas très régulière et que les mesures sociales et les affaires sont deux choses qui devraient être tenues séparées?

**M. Heckman:** Je pense qu'il faudrait établir des conditions pour faire en sorte que ces gens maintiennent leur service téléphonique. Aujourd'hui, le secteur des affaires subventionne le service local selon un rapport de un pour quatre ou de un pour trois. Je crois que nous continuerons de le faire à l'avenir.

**Le sénateur Sylvain:** Que voulez-vous dire?

**M. Heckman:** Un téléphone d'affaires coûte 45 ou 60 \$ alors qu'un téléphone résidentiel coûte entre 10 et 12 \$. Il s'agit vraiment d'une subvention car le téléphone est le même dans les deux cas. Je crois que nous allons continuer de subventionner le téléphone résidentiel, pas dans une aussi large mesure, mais nous allons continuer de le faire.

**Le sénateur Sylvain:** Mais selon votre vision du développement futur des télécommunications, il faudra qu'il y ait un jour de la concurrence afin de réduire certains de ces coûts, lesquels se répercutent dans tout ce que nous achetons au pays?

**M. Heckman:** Oui. Je voudrais de la concurrence. Je peux vous parler du PC. Les choix qui s'offrent à nous sont incroyables. Nous devons choisir sagement, mais dans le domaine de l'informatique, le choix est très vaste et les rabais, à cause de la concurrence, sont énormes. Nous avons un réseau de 4 800 bauds. Nous voulons l'augmenter à 9 600, en

[Text]

width. The cost is \$25 million a year just to upgrade that network to double the capacity in branches. In the States they are putting T-1s into their facilities to do all kinds of wonderful things. That is 300 times the band width that we can put into our branches.

**Senator Sylvain:** How do these costs compare? Are you comparing the States to Canada?

**Mr. Heckman:** In the T-1 and T-3 areas our costs are four to five times what they are in the States. If your car costs \$100,000 and in the States the same car costs \$20,000, you think of cross-border shopping.

The president of the largest common carrier, after Mr. Taylor spoke, made a determined effort to reduce those costs from 33 times what they cost in the States to four or five times; but at four or five times, if I want to operate in a North American environment, I cannot.

**Senator Sylvain:** Your 12-second example being billed in 30 seconds was a fair example of how this works.

Given the new technology, is there any way in which you could bypass the system in Canada and plug directly into the United States?

**Mr. Heckman:** The Royal Bank does not bypass.

**Senator Sylvain:** Could you, technically?

**Mr. Heckman:** Absolutely, but we do not, as a corporate citizen. A survey just done by the largest common carrier says that 60 per cent of the organizations in Canada are now bypassing to some extent. That revenue is going out of the country.

**Senator Sylvain:** If three other banks decided to bypass, would you not be forced competitively to do it yourself? If one goes, you all go?

**Mr. Heckman:** As long as the legislation is there and it is legal—we are extremely good corporate citizens. I do not think we would have to be competing in North American with all the other banks, and we would have to be in dire straits before we would do that.

**Senator Spivak:** Are you concerned about foreign ownership? Do you think this legislation protects us sufficiently? I am speaking of the suggestion that the resellers not caught by

[Traduction]

raison de la largeur de bande nécessaire. Il en coûte 25 millions de dollars par année simplement pour améliorer ce réseau de manière à doubler la capacité dans les succursales. Aux États-Unis on installe des T-1, ce qui va permettre de faire toutes sortes de choses extraordinaires. C'est 300 fois la largeur de bande que nous pouvons donner à nos succursales.

**Le sénateur Sylvain:** Quel est l'écart sur le plan des coûts? Comparez-vous les États-Unis au Canada?

**M. Heckman:** En ce qui concerne le T-1 et le T-3, nos coûts sont de quatre à cinq fois plus élevés qu'aux États-Unis. Si votre automobile coûte 100 000 \$ et qu'aux États-Unis vous pouvez l'acheter pour 20 000 \$, vous envisagez la possibilité d'aller l'acheter aux États-Unis.

Le président de la plus grande entreprise de télécommunication, après l'intervention de M. Taylor, a fait un effort marqué pour réduire ces coûts, les faisant passer de 33 fois le coût aux États-Unis à quatre ou cinq fois seulement; mais même à quatre ou cinq fois le coût, si je veux fonctionner dans l'environnement nord-américain, c'est impossible.

**Le sénateur Sylvain:** Vous nous avez donné l'exemple de cette communication de 12 secondes facturée en 30 secondes, ce qui nous montre clairement comment cela fonctionne.

Étant donné les progrès technologiques, y a-t-il une façon de court-circuiter le système canadien et de se brancher directement aux États-Unis?

**M. Heckman:** La banque royale ne pratique pas ce genre de chose.

**Le sénateur Sylvain:** Est-ce que cela vous serait techniquement possible?

**M. Heckman:** Absolument, mais nous ne le faisons pas, conscients que nous sommes de nos responsabilités sociales. Une enquête qui vient d'être réalisée par la plus grande entreprise de télécommunication montre que 60 pour cent des organismes canadiens pratiquent dans une certaine mesure cette forme de contournement. Ce sont des revenus qui ne restent pas au pays.

**Le sénateur Sylvain:** Si trois autres banques décident de procéder ainsi, est-ce que la concurrence ne vous forcerait pas à le faire vous-même? Si l'une le fait, toutes les autres le font?

**M. Heckman:** Tant que la législation est là, et que cela est légal—nous sommes très conscients de nos responsabilités sociales. Je ne pense pas que nous devions soutenir la concurrence de toutes les autres banques en Amérique du Nord, et il faudrait que les temps soient très durs pour que nous en arrivions là.

**Le sénateur Spivak:** Vous inquiétez-vous de la propriété étrangère? Pensez-vous que les législations nous protègent suffisamment? Je parle de l'idée que les revendeurs qui ne



[Text]

this bill are a way of getting foreign ownership in there. As well, is there an association between Unitel and AT&T?

**Mr. Heckman:** I doubt it very much. There might be a partnership between Unitel and Sprint, but not AT&T.

**Senator Spivak:** What about foreign ownership as it relates to resellers and the idea of competition?

**Mr. Heckman:** Consumers Gas is owned by British Gas. Does that affect our gas situation? I am not sure. I prefer, as a Canadian, to see Canadian ownership. Again, should it be 80 per cent or 51 per cent? I do not know. It is difficult to judge that. The CRTC should be there to control and act in our best interests.

The four top people at Northern Telecom—certainly a Canadian company—are American. Microsoft operates out of the States. The top management at Microsoft is something like 20 per cent Canadian. It is a difficult thing to answer. I prefer to have Canadian ownership, and we should try to encourage it.

**Senator Spivak:** It is the issue of jobs. In data communications, it would mean a loss of jobs.

**Mr. Heckman:** It could mean a loss of jobs. The competitive environment is more particular to the jobs and the cost structure. If I call my Holiday Inn—66 jobs were transferred to the United States—I get somebody in Memphis. If I order a car rental company, an individual with a southern accent reserves my car. Jobs at this point in time are not being established or they are dribbling to the States. I hate to see that become another manufacturing scenario.

**Senator Spivak:** Are you saying that competition will increase the number of jobs here? Are you not worried about the foreign ownership aspect in terms of huge companies being able to siphon off jobs into the United States?

**Mr. J.R. McManus, Manager, Network and Telecommunications Development, Royal Bank of Canada:** Perhaps the issue should be viewed in terms of the visions question as well. For example, if we had a compelling enough vision, would we be drawing those jobs to Canada? I can say something about that because I have done a fair bit of recruiting for the Royal Bank. I can tell you that if you have a compelling vision, the bright minds will find you.

**Senator Spivak:** Do you think this bill addresses the convergence issue, the merging of broadcast and telecommunications? That is one of the other issues raised, that the bill ought to cover the area of broadcasting.

[Traduction]

sont pas touchés par ce projet de loi constituent une façon de faire entrer la propriété étrangère. D'autre part, y a-t-il une association entre Unitel et AT&T?

**M. Heckman:** J'en douterais beaucoup. Il peut y avoir un partenariat entre Unitel et Sprint, mais pas avec AT&T.

**Le sénateur Spivak:** Qu'en est-il de la propriété étrangère en ce qui concerne les revendeurs et l'idée de concurrence?

**M. Heckman:** Consumers Gas appartient à British Gas. Est-ce que cela affecte notre situation? Je n'en suis pas sûre. En tant que Canadien, j'aime mieux voir les biens appartenir à des Canadiens. Mais là encore, faut-il que ce soit à 80 p. 100 ou à 51 p. 100? Je ne sais pas. Il est difficile d'en juger. Le CRTC devrait avoir pour rôle de régir cela et d'agir au mieux de nos intérêts.

Les quatre personnes à la tête de Northern Telecom—société sans conteste canadienne—sont des Américains. Microsoft est basé aux États-Unis. La haute direction de Microsoft est composée d'environ 20 p. 100 de Canadiens. Il est difficile de répondre. Je préfère la propriété canadienne, et nous devons essayer de l'encourager.

**Le sénateur Spivak:** Il y a la question de l'emploi. Dans la communication de données, cela pourrait signifier une perte d'emplois.

**M. Heckman:** C'est bien vrai. La concurrence affecte d'une façon particulière les emplois et la structure des coûts. Si j'appelle mon Holiday Inn—66 emplois ont été transférés aux États-Unis—je parle à quelqu'un de Memphis. Si je téléphone à une entreprise de location de voitures, c'est une personne à l'accent du sud qui réserve mon auto. En ce moment, on ne crée pas d'emploi, ou bien encore on les voit disparaître en direction des États-Unis. Je serais désolé de voir jouer de nouveau le scénario du secteur manufacturier.

**Le sénateur Spivak:** Selon vous, est-ce que la concurrence pourrait faire augmenter le nombre d'emplois ici? Est-ce que vous ne vous inquiétez pas de la propriété étrangère en ce sens que des entreprises énormes pourraient pomper des emplois vers les États-Unis?

**M. J.R. McManus, directeur, Expansion du réseau et des télécommunications, Banque royale du Canada:** Il faudrait peut-être aussi aborder ce dossier en pensant à la vision. Par exemple, si nous avions une vision assez stimulante, est-ce que nous attirerions ces emplois au Canada? Je peux en parler parce que j'ai fait pas mal de recrutement pour la Banque royale. Je peux vous dire que si vous avez une vision stimulante, les esprits brillants vous trouveront.

**Le sénateur Spivak:** Pensez-vous que ce projet de loi aborde la question de la convergence, la fusion de la radiodiffusion et des télécommunications? C'est là une des autres questions soulevées, le fait que le projet de loi devrait couvrir le secteur de la radiodiffusion.

[Text]

**Mr. Heckman:** Are you talking about the information content or the physical provision of cable?

**Senator Spivak:** I do not know, but it was raised by one of the groups that appeared before us. The electrical workers raised that issue, suggesting that the bill did not catch that particular aspect. They said that a convergence of broadcasting and telecommunications is on its way.

**Mr. Heckman:** It could be the entry of the single wire into the home rather than the two entries that we have today. Could that be what you are referring to?

**Senator Spivak:** You talked about the vision question. I think they are talking about the technology that is coming and that this bill will not catch. Do you feel that there ought to be more of a vision?

**Mr. Heckman:** In the States they are studying the issue of whether there should be a merging of cable technology with telephone technology into the home. Should it be thrown into the competition mix? It would be good for consumers if there were more competition for cable, whatever you feed into the home.

**Senator ForreSTALL:** Unions are now running advertisements. They have quite an active program, Mr. Chairman.

**Mr. Heckman:** That would be a personal opinion based on my technical judgment.

**Senator Spivak:** They are suggesting that there is a way for telecommunications companies to offer broadcasting service, and the possibility for broadcasting companies to offer certain telecommunications services. There are barriers to that, apparently, because the legislation is not up to scratch. That is as far as I can go with this. I do not understand what they are talking about, but it seems to me they are saying that this issue of convergence ought to be covered in this bill and it is not.

**Mr. Heckman:** I think it must be the emergence of cable and the telecom facilities.

**Mr. McManus:** It sounds like a question best referred back to the people making that point.

**The Chairman:** On behalf of the Standing Senate Committee on Transportation and Communications, I want to thank you very much for coming. We take our job very seriously, and we feel that we are doing important work. The fact that you have come and given your views on this important bill helps us in the work we are trying to do.

I would now like to call upon the Canadian Bar Association. I want to welcome Mr. Romaniuk and Mairi MacDonald, Vice-Chair of the Media and Communications Law Sec-

[Traduction]

**M. Heckman:** Parlez-vous du contenu de l'information ou de l'installation matérielle du câble?

**Le sénateur Spivak:** Je ne sais pas, mais la question a été soulevée par l'un des groupes qui ont comparu. Les travailleurs de l'électricité ont soulevé la question, signalant que le projet ne touchait pas cet aspect particulier. Selon eux, nous allons voir une convergence de la radiodiffusion et des télécommunications.

**M. Heckman:** Il pourrait y avoir un seul branchement dans chaque foyer au lieu des deux que nous avons actuellement. Est-ce de cela que vous voulez parler?

**Le sénateur Spivak:** Vous avez parlé de la question de la vision. Je pense qu'ils parlent de la technologie qui se développe et que ce projet de loi ne touchera pas. Pensez-vous que nous devrions penser davantage à l'aspect vision?

**M. Heckman:** Aux États-Unis, on examine la possibilité de fusionner la technologie du câble et celle du téléphone dans le branchement des foyers. Est-ce que cet aspect devrait entrer dans le champ de la concurrence? Il serait bon pour les consommateurs qu'il y ait plus de concurrence pour le câble, quelque soit le réseau sur lequel le foyer est branché.

**Le sénateur ForreSTALL:** Les syndicats font déjà passer des annonces. Ils ont un programme très actif, monsieur le président.

**M. Heckman:** C'est plutôt là une opinion personnelle fondée sur un jugement d'ordre technique.

**Le sénateur Spivak:** Ils suggèrent qu'il y ait une façon pour les entreprises de télécommunication d'offrir des services de diffusion, et la possibilité pour les sociétés de diffusion d'offrir certains services de télécommunication. Il semble toutefois y avoir des obstacles, parce que la législation n'est pas au point. Je ne peux pas aller plus loin. Je ne comprends pas de quoi ils parlent, mais il me semble que selon eux cette question de la convergence devrait être couverte par le projet de loi, et que ce n'est pas le cas.

**M. Heckman:** Je pense que ce doit être l'apparition des installations avec câble et télécommunication.

**M. McManus:** Je pense que cette question devrait être renvoyée aux personnes concernées.

**Le président:** Au nom du Comité permanent des transports et des télécommunications du Sénat, je tiens à vous remercier d'être venu. Nous prenons notre travail très au sérieux, et nous pensons que nous accomplissons une tâche importante. Le fait que vous soyez présent et que vous nous ayez donné votre point de vue sur cet important projet de loi nous aide dans la tâche que nous essayons d'accomplir.

J'aimerais maintenant appeler l'Association du Barreau canadien. Je veux souhaiter la bienvenue à M. Romaniuk et à Mairi MacDonald, vice-présidente de la Section du droit de



*[Text]*

tion of the Canadian Bar Association. Whenever there is a major piece of legislation, we like to hear from the Canadian Bar Association, which is held in very high regard. I wish to extend a very warm welcome to the Canadian Bar, and we anxiously await your presentation.

**Mr. Bohdan (Don) Romaniuk, Chair, Telecommunications Committee, Canadian Bar Association:** Mr. Chairman, honourable senators, ladies and gentlemen, the Media and Communications Law Section of the Canadian Bar Association is both grateful and honoured to have been given this opportunity to present its comments on the proposed new Telecommunications Act, Bill C-62, to the Standing Senate Committee on Transport and Communications. My name is Don Romaniuk, and with me is Mairi MacDonald. Ms MacDonald was most recently general counsel to the Canadian Business Telecommunications Alliance for a period of two years. She has also served as legal counsel to the Department of Communications, as an aid to the Director of Investigation and Research of the Competition Bureau, and as a regulatory and policy analyst covering both telecommunications and broadcasting areas in the CRTC.

I have personal experience as a regulatory economist in the telecommunications industry. I have worked in private practice, acted for a wide variety of clients, large and small, domestic and international, and am presently employed as a director of regulatory matters with AGT Limited.

As you know, the Canadian Bar Association is a national association representing over 36,000 jurists, including lawyers, notaries, law teachers, students and judges across Canada. The association's primary objectives include improvement in the law and in the administration of justice.

The Media and Communications Law Section of the Canadian Bar Association brings together lawyers who practice in the communications law field across Canada. The section has well over 1,000 members, although the active telecommunications bar probably does not exceed 50 or 60 lawyers. This submission was prepared by a representative group of those lawyers belonging to the Media and Communications Law Section based on their experience in the telecommunications law field.

This submission, I must emphasize, is being filed on behalf of the Media and Communications Law Section and not on

*[Traduction]*

l'information et des télécommunications de l'Association du Barreau canadien. Dès que nous parlons d'un texte important de réglementation, nous aimons faire appel à l'opinion de l'Association du Barreau canadien, pour laquelle nous avons une très grande estime. Je souhaite très chaleureusement la bienvenue au Barreau canadien, et c'est avec plaisir que nous attendons votre exposé.

**M. Bohdan (Don) Romaniuk, président, Comité des télécommunications, Association du Barreau canadien:** Monsieur le président, honorables sénateurs, Mesdames et Messieurs, la Section du droit de l'information et des télécommunications de l'Association du Barreau canadien est à la fois reconnaissante et honorée de se voir offrir cette possibilité de présenter ses observations sur le projet de loi C-62, qui concerne les télécommunications, devant le Comité permanent des transports et des communications du Sénat. Je m'appelle Don Romaniuk, et je suis accompagné de Mairi MacDonald. Madame MacDonald vient d'être pendant deux ans conseillère générale auprès de l'Alliance canadienne des télécommunications de l'entreprise. Elle a aussi été conseillère juridique au ministère des Communications, assistante du directeur des Enquêtes et recherches au Bureau de la politique de la concurrence, et analyste chargée de la réglementation et de la politique et couvrant les secteurs des télécommunications et de la radiodiffusion au CRTC.

Je possède une expérience personnelle comme économiste spécialisé en réglementation dans l'industrie des télécommunications. J'ai travaillé dans le privé, pour des clients très variés, gros et petits, canadiens et étrangers, et je suis actuellement directeur des questions réglementaires chez AGT Limited.

Comme vous le savez, l'Association du Barreau canadien est une association nationale qui représente plus de 36 000 juristes, parmi lesquels des avocats, des notaires, des professeurs de droit, des étudiants et des juges, d'un bout à l'autre du Canada. Les objectifs premiers de l'Association visent l'amélioration du droit et de l'administration de la justice.

La Section du droit de l'information et des télécommunications de l'Association du Barreau canadien rassemble des juristes qui travaillent dans le domaine du droit des communications dans tout le Canada. La section compte plus d'un millier de membres, même si l'effectif des avocats actifs dans le domaine des télécommunications ne dépasse probablement pas 50 ou 60. Notre présentation a été préparée par un groupe représentatif d'avocats qui appartiennent à la Section du droit de l'information et des télécommunications, à partir de l'expérience qu'ils ont acquise dans le domaine du droit des télécommunications.

Je dois souligner que notre exposé est présenté au nom de la Section du droit de l'information et des télécommunications et

[Text]

behalf of the Canadian Bar Association. This submission has been approved as a public statement of the Media and Communications Law Section of the Canadian Bar Association.

**The Chairman:** But not the Canadian Bar?

**Mr. Romaniuk:** It has received the approval of the section but has not yet gone through all the approval channels required before it can receive the imprimatur of the Canadian Bar Association. It is a statement of the section and not of the entire Canadian Bar Association.

**Senator Graham:** On that point, when do you expect that kind of approval? How long does the process take?

**Mr. Romaniuk:** It can sometimes be lengthy, but I suspect probably several weeks. We did not have sufficient time to get it all the way through the Canadian Bar Association, which has resulted in our making the submission from the section alone; but, it is hoped that should this process continue on to examination by the House committee, we would have a presentation on behalf of the entire Canadian Bar Association.

I wish to preface my remarks with an apology for not having brought with us, in advance, a copy of our written submission. Our submission is fairly lengthy and complex, and it is presently being translated and edited. We were hoping to have copies in both official languages for your consideration and review late next week and hopefully no later than a week from today. We will endeavour to do our best to have our written submission before you by Thursday or Friday of this week.

**The Chairman:** On that point, is it possible to leave what notes you speak from today for review within our internal committee?

**Mr. Romaniuk:** I could, as long as it is understood that until we have our official submission, it should be viewed as a draft.

**The Chairman:** It would be taken in that light.

**Mr. Romaniuk:** We would like to cover in our presentation the objectives and principles of Canada's telecommunications policy. We will speak to the scope of the legislation, and we will speak both with respect to the policy instruments in the act and the regulatory instruments.

Under "policy instruments", we will have comments on the licensing provisions, on the power of policy direction and review and variance to be given to the cabinet, the power to issue national security in foreign policy directions, and a few brief comments on the exemption power.

[Traduction]

non à celui de l'Association du Barreau canadien. Elle constitue un énoncé approuvé de la position de la Section du droit de l'information et des télécommunications de l'Association du Barreau canadien.

**Le président:** Mais pas celle du Barreau?

**M. Romaniuk:** Elle a été approuvée par la Section mais n'est pas encore passée par toutes les voies d'approbation nécessaires pour recevoir l'imprimatur de l'Association du Barreau canadien. C'est donc une prise de position de la Section et non de l'ensemble de l'Association du Barreau canadien.

**Le sénateur Graham:** Sur ce point, quand comptez-vous avoir cette approbation? Combien de temps prend le processus?

**M. Romaniuk:** L'opération peut être longue, mais je pense qu'elle prendra quelques semaines. Nous n'avions pas de temps de passer par tout le processus de l'Association, de sorte que notre présentation est faite par la Section seulement; mais nous espérons que, si nous passons à l'examen par le comité de la Chambre, nous pourrons présenter la position de l'ensemble de l'Association du Barreau canadien.

En guise d'introduction, je voudrais présenter mes excuses du fait que nous n'avons pu apporter d'avance le texte de notre présentation. Il s'agit d'un texte assez long et complexe, qui est en cours de traduction et de révision. Nous espérons en avoir des exemplaires dans les deux langues officielles à vous présenter à la fin de la semaine prochaine et, nous l'espérons, pas plus tard que dans une semaine. Nous tenterons de faire de notre mieux pour que le texte de notre présentation soit devant vous d'ici jeudi ou vendredi de cette semaine.

**Le président:** À ce sujet, est-il possible que vous nous laissiez les notes que vous utilisez aujourd'hui pour que nous les examinions au sein de notre comité interne?

**M. Romaniuk:** C'est possible, pour autant qu'il soit bien entendu qu'il ne s'agit là que d'une ébauche tant que notre présentation officielle ne vous a pas été transmise.

**Le président:** C'est entendu.

**M. Romaniuk:** Nous aimerions couvrir dans notre présentation les objectifs et les principes de la politique canadienne de télécommunication. Nous parlerons de la portée de la législation, tant en ce qui concerne les outils d'intervention prévus par la loi que pour ce qui est des outils de réglementation.

Au chapitre des outils d'intervention, nous ferons des observations sur les dispositions relatives à l'attribution des licences, sur le pouvoir d'orientation et d'examen des politiques, et de modification qui peut être donné au Conseil des Ministres, sur le pouvoir d'émettre des directives sur la sécurité nationale dans la politique étrangère, et nous présenterons quelques brefs commentaires sur le pouvoir d'exemption.



*[Text]*

On the regulatory instruments in the act, we will speak to tariffing of rates, alternative forms of regulation, the forbearance power, the power to order provision and divestiture of services—the so-called “in-out” power—and also some comments on the guidance and advanced ruling provisions in clauses 62 and 63 of Bill C-62.

I will open the remarks for the Media and Communications Law Section, and Ms Macdonald will participate towards the end.

Bill C-62, the proposed new Telecommunications Act, represents the latest concerted effort on the part of the federal government to revise, consolidate and modernize the arcane and increasingly outdated patchwork of statutes governing the regulation of telecommunications common carriers within federal jurisdiction. Earlier efforts, as I am sure this committee well knows, have not fared very well.

Of the statutes currently in place which define the nature and extent of regulation of the telecommunications industry, by far the most important is the Railway Act. In virtually every dimension and detail, this legislation, which dates back to 1908, is a product and expression of 19th Century technology and economic circumstances. Even the name of this statute is indicative of the extent to which the early development of telephony was an incident to and outgrowth of the railway era. As a result, over the years, more and more meaning has had to be injected into and imputed from statutory provisions which, although remarkably elastic, were simply not designed to address the requirements and exigencies of regulating and operating technologically sophisticated and universal communications networks delivering products and services undreamed of at the time the legislation was first enacted.

It is the view of the Media and Communications Law Section of the Canadian Bar Association that the time is long overdue for comprehensive reform to the legislative framework governing the central aspects of the regulation and operation of the Canadian telecommunications industry. Bill C-62 provides a useful vehicle for such reform. The Media and Communications Law Section, however, has a number of concerns and reservations with respect to several provisions of the proposed legislation. The purpose of this submission is to identify both technical and substantive deficiencies in the act and where possible to recommend improvements. As was stated in our August 26, 1988 submission to the House of Commons Legislative Committee on Bill C-136, the Broadcasting Act, “The interest of the Canadian Bar Association and of this section is not in policy issues as such but rather in the legal language of the proposed new legislation.”

*[Traduction]*

En ce qui concerne les outils de réglementation prévus par la loi, nous parlerons de tarification, d'autres formes possibles de réglementation, du non-exercice des pouvoirs du Conseil, du pouvoir d'ordonner la fourniture de services et leur cession—ce qu'on appelle le pouvoir d'entrée-sortie—et nous présenterons aussi certains commentaires sur les dispositions concernant les avis et directives présentés aux articles 62 et 63 du projet de loi C-62.

Je vais commencer l'exposé de la Section du droit de l'information et des communications, et Madame MacDonald m'apportera son concours vers la fin.

Le projet de loi C-62, qui constitue la nouvelle Loi concernant les télécommunications qui nous est proposé représente le dernier effort concerté déployé par le gouvernement fédéral pour réviser, intégrer et moderniser la mosaïque complexe et de en plus désuète de lois qui régit la réglementation des entreprises de télécommunication relevant de la compétence fédérale. Les essais antérieurs, comme le comité le sait certainement, n'ont pas donné de très bons résultats.

Parmi les lois en vigueur qui définissent la nature et la portée de la réglementation dans le secteur des télécommunications, la plus importante, et de loin, est la Loi sur les chemins de fer. Dans pratiquement toutes ses dimensions et tous ses détails, ce texte, qui date de 1908, est un produit et une expression de la technologie et de la conjoncture économique du XIX<sup>e</sup> siècle. Même le nom de la loi indique dans quelle mesure l'apparition du téléphone était un *surgeon* et une incidence de la grande époque du chemin de fer. En conséquence, au fil des années, il a fallu injecter de plus en plus de sens, et en soutirer, à des dispositions légales qui, bien que remarquablement souples, n'étaient tout simplement pas conçues pour répondre aux exigences et aux besoins de la réglementation et du fonctionnement de réseaux de communication universels et technologiquement très avancés qui fournissent des produits et des services inimaginables au moment où la loi a été adoptée.

La Section du droit de l'information et des télécommunications de l'Association du Barreau canadien est d'avis qu'il est grand temps de procéder à une réforme globale du cadre législatif qui régit les aspects centraux de la réglementation et du fonctionnement de l'industrie canadienne des télécommunications. Le projet de loi C-62 constitue un véhicule utile pour une réforme de ce genre. La Section du droit de l'information et des télécommunications a toutefois un certain nombre de préoccupations et de réserves à l'égard de plusieurs dispositions du projet de loi. J'aimerais ici faire ressortir les lacunes de la loi aux points de vue forme et fond, et recommander des améliorations, là où cela est possible. Comme l'indiquait notre présentation du 26 août 1988, devant le comité législatif sur le projet de loi C-136, Loi sur la radiodiffusion, l'Association du barreau canadien et notre section ne s'intéressent pas aux questions de politique, mais plutôt au libellé du projet de loi.

*[Text]*

In that connection we are particularly interested in ensuring that the bill meets three tests, first that the language should be clear, unambiguous and readily understandable; second, that the act should be sensitive to questions of fairness and due process in the administrative law context and, third, that the bill should be consistent with the Canadian Charter of Rights and Freedoms. Consistent with this approach in the comments that follow we propose to assess the bill by applying those same tests.

I turn now to the objectives and principles of Canada's telecommunications policy. These objectives and principles are found in clause 7 of the bill. One of the criticisms most frequently heard with respect to the existing legislative framework is that it nowhere contains a statement of Canadian telecommunication policy. As a result the development of policy is left to the regulator's discretion, and the industry has provided no clear signs or guidance as to the future direction of regulatory and industry structure except insofar as can be extrapolated from past regulatory decisions. This additional uncertainty is not without its costs to the industry and the customers it serves because of the dampening effect it has on innovation and risk taking. In seeking to eliminate some of this uncertainty, however, clause 7 of Bill C-62 swings perhaps a little too far in the opposite direction by creating a number of sweeping, in places ambiguous, and potentially contradictory objectives.

In our written submission we go into some detail in examining such potential ambiguities and potential conflicts among the objectives. In the interests of expediency I will mention a few but I would emphasize that they are developed in more detail in our written submission.

Clause 7(c) speaks of the need to enhance efficiency and competitiveness of Canadian telecommunications at both the national and international levels. We wish to point out with respect to that provision that it is possible competitiveness at the national level may require different policies from competitiveness at the international level. If it is so interpreted as to result in increased entry or opening of entry at the domestic level, there is a possibility that the competitiveness of the industry may be weakened at the international level, given the very large size of foreign participants in world markets.

Clause 7(d) concerns itself with promoting Canadian ownership and control of Canadian carriers. Yet it should be noted that this objective may work at cross purposes with the objectives set out in 7(c). Major domestic and international ventures, including the launching of new technologies or the rapid expansion of network capabilities, may require access to very large pools of capital. The strict limits on foreign ownership

*[Traduction]*

À cet égard, nous aimerions particulièrement veiller à ce que le projet de loi corresponde à trois critères; tout d'abord, le libellé devrait être clair, sans équivoque et facile à comprendre; ensuite, la loi devrait attacher une grande importance aux questions d'équité et de procédure équitable dans le contexte du droit administratif; enfin, le projet de loi devrait respecter la Charte canadienne des droits et libertés. Conformément à cette démarche, nous nous proposons, dans les observations qui suivent, d'évaluer le projet de loi en fonction des mêmes critères.

Je passe maintenant aux objectifs et aux principes de la politique canadienne de télécommunication. Ceux-ci figurent à l'article 7 du projet de loi. L'une des critiques les plus fréquemment formulées à l'endroit du cadre législatif en place concerne l'absence d'un énoncé de la politique canadienne de télécommunication. Il en résulte que l'élaboration d'une telle politique est laissée à la discrétion de la personne chargée de la réglementation, et l'industrie n'a fourni aucun signe clair de la direction que devrait adopter, à l'avenir, la structure de la réglementation et de l'industrie, sauf dans la mesure où elle pourrait découler des décisions de réglementation antérieures. Cette incertitude supplémentaire n'est pas sans entraîner des coûts pour l'industrie et pour les clients, en raison de son effet de ralentissement sur les attitudes novatrices et la prise de risques. Pour ce qui est d'éliminer une certaine part de cette incertitude, l'article 7 du projet de loi C-62 pêche peut-être par excès en créant un certain nombre d'objectifs globaux, parfois ambigus et peut-être même contradictoires.

Dans notre document de présentation, nous examinons de manière détaillée des ambiguïtés et des contradictions possibles quant aux objectifs. Pour rester bref, je n'en mentionnerai que quelques-unes, mais j'ajoute que notre présentation écrite en traite de manière plus détaillée.

Le paragraphe 7c) traite de la nécessité d'accroître l'efficacité et la compétitivité des télécommunications canadiennes sur les plans national et international. J'aimerais souligner, en ce qui concerne cette disposition, qu'il se peut que les politiques nécessaires, aux niveaux national et international ne soient pas les mêmes. Si elle était interprétée de manière à permettre ou à accroître une entrée sur le marché intérieur, la compétitivité de l'industrie pourrait s'en trouver affaiblie au niveau international, étant donné la très grande envergure des participants étrangers sur les marchés mondiaux.

La paragraphe 7d) porte sur l'accèsion à la propriété des entreprises canadiennes, et à leur contrôle, par des Canadiens. Il est toutefois à remarquer que cet objectif pourrait venir en contradiction avec ceux du paragraphe 7c). Il pourrait être nécessaire d'avoir accès à des fonds communs de capitaux très importants pour des projets nationaux et internationaux de grande envergure comme le lancement de nouvelles technolo-



*[Text]*

and the resulting limitations placed on access to foreign capital markets may preclude or at least delay ambitious new projects aimed at improving the efficiency and competitiveness of the Canadian telecommunications industry. Again, we speak not to the policy; we take no issue with the policy provisions underlying foreign ownership. We only wish to note that when you compare one objective against another there may be potential conflicts that must be resolved by ultimate decision makers.

Similar concerns arise when we compare subclauses 7(c) and 7(f) with 7(b). Subclauses 7(c) and (f) speak to efficiency, competitiveness and increased reliance on market forces. Yet when you turn to subclause 7(b) it speaks of requiring high quality, reliable and affordable telecommunications services being made available in urban and rural areas in all parts of Canada. If subclause 7(b) is interpreted as requiring the provision of uniformly or equally—and I stress uniformly or equally—reliable, affordable and high quality service throughout the country, then given the much higher costs of providing service to remote and less densely populated areas of the country, realization of this objective may require significant cross subsidies. By their very nature cross subsidies require a departure of rates from costs, and the existence of such departures is, at least under conventional economic theory, not conducive to allocative efficiency. Again, we stress one objective in one clause and another in another clause. There is the possibility of conflict, and someone must make a decision as to how to resolve those potential conflicts. There is no guidance in clause 7 as to how those conflicts or potential conflicts are to be resolved.

Subclause 7(a) speaks to the orderly development in Canada of a telecommunications system. Again we take no position on the merits of this policy objective. We wish to note that there is an inherent tension between that goal and the emphasis placed elsewhere in clause 7 on fostering increased reliance on market forces and enhancing the competitiveness of the Canadian telecommunications industry. Competition and market forces however defined are not consistent with an orderly process. To the contrary, the very essence of competition and market forces is their unpredictability, spontaneity and economic dynamism. This is not to suggest that competition and regulation cannot coexist to some measure. They can and do. At the same time they must be recognized as alternative means to particular ends. From any given starting point a shift towards more orderly development of the Canadian telecommunications system is a step away from the reliance on market forces and a step towards greater regulatory control.

*[Traduction]*

gies ou l'expansion rapide de réseaux. Les limites strictes à la propriété étrangère et les restrictions qui en résulteraient quant à l'accès aux marchés financiers étrangers pourraient empêcher ou au moins retarder de nouveaux projets ambitieux visant à accroître l'efficacité et la compétitivité de l'industrie canadienne des télécommunications. Encore une fois, nous ne parlons pas de la politique; nous ne contestons pas les dispositions de la politique relatives à la propriété étrangère. Nous ne voulons que faire ressortir que lorsqu'on compare deux objectifs, il pourrait en résulter des situation contradictoires nécessitant une intervention des décideurs en bout de ligne.

La comparaison des paragraphes 7c) et 7f) avec le paragraphe 7b) donne lieu à des préoccupations semblables. Les paragraphes 7c) et f) parlent d'efficacité, de compétitivité et du libre jeu du marché. Le paragraphe 7b) parle, lui, de l'accès dans toutes les régions, rurales ou urbaines, du Canada à des services de télécommunication sûrs, abordables et de qualité. Si l'on interprète le paragraphe 7b) comme exigeant la prestation, de manière uniforme et égale, et j'insiste ici sur les terme uniforme et égale, d'un service fiable, abordable et de qualité partout au pays, l'atteinte de cet objectif pourrait nécessiter une part importante d'interfinancement, étant donné les coûts beaucoup plus élevés de prestation de services dans les régions éloignées et peu peuplées de notre pays. L'interfinancement, de par sa nature même, requiert que les taux ne correspondent pas nécessairement aux coûts, ce qui, à tout le moins selon la théorie économique reconnue, n'entraîne pas l'allocation optimale. Encore une fois, nous mettons de l'avant un objectif dans un article, et un second objectif dans un autre. Il pourrait y avoir contradiction et quelqu'un doit décider de la manière dont seront abordées ces contradictions. L'article 7 ne fournit aucune indication de la manière dont cela devra être fait.

Au paragraphe 7a), on parle de développement ordonné des télécommunications au Canada en un système. Là encore, nous ne nous prononçons pas sur le mérite de cet objectif de politique. Il existe toutefois une divergence inhérente entre cet objectif et l'importance qu'on attache, ailleurs dans l'article 7, à la nécessité de favoriser le libre marché et d'accroître la compétitivité de l'industrie canadienne des télécommunications. Les principes de la concurrence et du libre marché, quelle que soit la manière dont on les définit, ne correspondent pas à un processus ordonné. Au contraire, la concurrence et le libre marché sont, par nature, imprévisibles, spontanés et caractérisés par le dynamisme économique. Nous ne disons pas qu'une certaine coexistence de la concurrence et de la réglementation est impossible; ce serait faux. Toutefois, il faut reconnaître que ce sont là deux moyens différents d'atteindre des buts particuliers. Au départ, un changement d'orientation vers un développement plus ordonné du système de télécommunications au Canada nous éloigne d'une plus

[Text]

Clause 7 contains a number of ambiguities which cause us some difficulty as well. Subclause 7(a) speaks of safeguarding, enriching, strengthening the cultural, social, political and economic fabric of Canada. It is unclear to us precisely what these words would mean in the telecommunications context. They are subject to a great deal of ambiguity and we are not certain that they provide any objective guidance to a decision maker as to what course of action to take in any given particular fact situation.

Subclause 7(b) speaks of such things as reliable, affordable and high quality service. That subclause again begs questions such as reliable to whom, by whose standards, affordable to whom, by which standards? Should the service be uniformly affordable or comparatively affordable or equivalently affordable? Again on what standards should affordability be based, on some average income level in the country? Should it be pegged at the poverty level? Should it be pegged below the poverty level? Should it be pegged at today's rates or rates of five years ago?

All these questions must be addressed by the decision maker and again the legislation provides no list of priorities as to what objective might prevail over another or how these ambiguities, potential inconsistencies are to be resolved.

I would like to say that many of the concerns that we identify in our submission, and there are far more than those to which I have alluded, can never be fully resolved in legislative provisions, which of necessity must provide the regulator with sufficient flexibility to determine the public interest on a case-by-case basis while providing some guidance as to the general direction of federal policy.

On balance the Media and Communications Law Section finds much to commend in clause 7 of the bill. Nevertheless, our review suggests that the bill's policy section is not without its deficiencies. In its present form and in view of the bill's licensing provisions, clause 7 may result in numerous appeals to the courts in order to ascertain or clarify Parliament's intention. As a practical matter it would be of considerable assistance to the industry and its regulator to have more certainty established as to the objectives of Canadian telecommunications policy.

We have a small number of recommendations with respect to the policy clauses. We would recommend that effort be made to clarify some of the ambiguity in subclause 7(a) to the

[Traduction]

grande dépendance sur le libre marché et nous rapproche d'une situation de contrôle réglementaire.

L'article 7 contient un certain nombre d'ambiguïtés qui nous causent aussi certaines difficultés. Au paragraphe 7a) on parle de sauvegarder, enrichir et renforcer la structure culturelle politique, sociale et économique du Canada. Nous ne savons pas précisément ce que signifient ces termes dans le contexte des télécommunications. À cause de leur grande ambiguïté, nous ne sommes pas certains qu'ils guident de manière objective les décideurs quant aux mesures à prendre dans une situation donnée.

Au paragraphe 7b), on parle de services sûrs, abordables et de qualité. Ici encore il y aurait lieu de se demander pour qui ces services seraient fiables et selon quelles normes, et abordables pour qui et selon quelles normes. Les services devraient-ils être abordables uniformément, comparativement ou à titre équivalent? Sur quoi se fonderait-on pour déterminer que les services sont abordables? D'après un revenu moyen à l'intérieur du pays? Devraient-ils être établis en fonction du seuil de pauvreté? Devraient-ils être déterminés selon les taux courants ou en fonctions des taux en vigueur il y a cinq ans?

Le décideur doit répondre à ces questions et, encore une fois, la loi ne fournit aucun ordre de priorités quant aux divers objectifs ou sur la manière dont doivent être réglés les cas d'ambiguïté ainsi que les contradictions possibles.

J'aimerais commencer par dire que bon nombre des questions que nous avons abordées dans notre mémoire (et il y en a beaucoup plus que celles auxquelles j'ai fait allusion) ne peuvent être entièrement résolues dans des dispositions législatives, qui, par nécessité, doivent donner à l'organisme de réglementation suffisamment de souplesse pour rendre une décision, cas par cas, sur des questions d'intérêt public tout en fournissant des indications sur l'orientation de la politique du gouvernement fédéral en la matière.

Quant au reste, la Section du droit de l'information et des télécommunications approuve un grand nombre d'éléments contenus dans l'article 7 du projet de loi. Pourtant, au terme de notre examen, nous constatons que la partie du projet qui traite de la politique en matière de télécommunications présente certaines lacunes. Sous sa forme actuelle et compte tenu des dispositions du projet de loi relativement à l'attribution de licences, l'article 7 risque de faire l'objet de nombreux appels devant les tribunaux aux fins de la confirmation ou de l'élucidation de l'intention du Parlement. À toutes fins utiles, il serait bon que les objectifs de la politique canadienne de télécommunication soient mieux définis pour l'industrie des télécommunications et pour l'organisme de réglementation.

Nous avons un petit nombre de recommandations à faire au sujet des dispositions touchant la politique. Nous proposerions que des efforts soient déployés en vue d'éclaircir le plus tôt



*[Text]*

extent possible. We believe that given the myriad of references to different forms of lessening of regulation, of alternative forms of regulation, of comparative market tests for lessening of regulation, of exempting carriers from regulation, some link should be made in the policy section, if this is indeed an objective of Parliament, between enhancing market forces and at the same time lessening reliance on regulation to achieve the objectives of Parliament. That recommendation is spelled out in our submission.

I also skipped over the description of the text accompanying this recommendation but we are also of the view that in subclause 7(h) of the bill the word "individuals" - - this is where we speak about the privacy of individuals—be replaced by the word "persons". Persons are defined in the act and the word covers more than just individuals. It covers groups, organizations, various entities and bodies which we believe are deserving of protection of privacy. We think this can easily be accomplished by making that one substitution.

We have a number of concerns with respect to the scope of the legislation and in particular some of the definitions that have been employed in the bill. Our review of the legislation suggests that the definitions have been so structured as to cast the regulatory net as wide as possible. Again, we take no issue at all with that objective. Our concern is that given that the net has been cast widely, what are the implications for the existing participants in the industry should that legislation now be passed?

For example, we note that the definition of "transmission facility" in clause 2 excludes switching equipment, multiplexers, inside wiring and yet would appear to include microwave radio antennas, copper and coaxial cable, fibre optic cable and earth stations with transmitting capability. The result is that radio common carriers, paging companies, cellular carriers and facilities-based resellers, including satellite resellers, will be captured by this legislation. Private transmission systems, on the other hand, including systems owned and operated by more than one person, would appear to be excluded from regulation provided that no space on such systems is leased or otherwise made available to the public for compensation.

It remains unclear from these definitions whether resellers and sharing groups which own no transmission facilities will be exempt from the operation of the act. Much will depend on whether resellers are deemed to be operating the facilities they

*[Traduction]*

possible les passages ambigus de l'alinéa 7(a). Nous croyons qu'étant donné le très grand nombre de références aux diverses formes de déréglementation, d'autres formes de réglementation, d'essais de marchés comparatifs en vue de la déréglementation, de mesures visant à soustraire des entreprises à l'application de la réglementation, il faudrait faire le lien avec l'article sur la politique, si c'est effectivement un objectif du Parlement, soit favoriser le libre jeu du marché tout en réduisant le nombre de règlements pour atteindre les objectifs du Parlement. Cette recommandation est énoncée clairement dans notre mémoire.

J'ai aussi sauté la description du texte accompagnant cette recommandation, mais nous sommes aussi d'avis que dans la version anglaise de l'alinéa 7(h) du projet de loi, où il est question de la protection de la vie privée des usagers des télécommunications, il faudrait remplacer le mot «particuliers» par le mot «personnes». Les personnes sont définies dans la loi et le mot désigne plus que des particuliers; il englobe notamment des groupes, des organisations, diverses entités et divers organismes dont la vie privée mérite d'être protégée, selon nous. Nous croyons qu'il serait facile d'atteindre ce but en effectuant ce remplacement.

Nous avons aussi des questions sur le champ d'application de la législation, notamment la portée de certaines des définitions employées dans le projet de loi. Après avoir examiné le texte législatif, nous avons constaté que certaines définitions sont structurées de telle sorte qu'elles élargissent le plus possible le champ couvert par la réglementation. Encore ici, nous ne nous opposons pas à cet objectif. Ce qui nous intéresse, c'est de connaître les conséquences de l'adoption de ce projet de loi pour les membres actuels de l'industrie.

Nous avons remarqué, par exemple, que la définition d'«installation de transmission» énoncée dans l'article 2 exclut l'équipement de commutation, les multiplexeurs, les fils internes et semblent pourtant inclure les antennes hyperfréquences, les câbles de cuivre et les câbles coaxiaux, les câbles de fibres optiques et les stations terrestres à partir desquelles des transmissions peuvent être effectuées. Il en résulte que les entreprises de radiocommunications, les entreprises de radiomessagerie, les entreprises de radiotéléphonie cellulaire et les revendeurs qui utilisent ces installations, notamment les revendeurs de satellites, seront visés par cette législation. Les systèmes de transmissions privés, par contre, notamment les systèmes appartenant à plusieurs personnes et exploitées par celles-ci semblent être exclus de la réglementation dans la mesure où aucune partie du système n'est louée à bail ou mise à la disposition du public moyennant contrepartie.

D'après ces définitions, il n'est toujours pas clair si les revendeurs et les groupes de partage qui ne sont pas propriétaires d'installations de transmission seraient soustraits à l'application de la législation. Dans une large mesure, cela

*[Text]*

lease from common carriers. If resellers are not in fact captured by the legislation, entry into the resale market will be entirely free under Bill C-62 regardless of the citizenship or nationality of the reseller. Given the uncertainty as to the application of the bill to nonfacilities based resellers, in our view it would be most useful if the government's intentions were clarified directly in the bill. You could have an exemption section that says "and for greater clarity we would exempt such and such an entity". Failing this, an advanced statement of the government's intention to exclude resellers from the operation of the legislation by way of issuance of a section 9 order to coincide with the enactment of the bill would be desirable.

One other definition has raised certain concerns on our part and that is the definition of "rate" under clause 2 of the bill. If you combine the definition of "rate" with references to "rate" elsewhere in the bill you come up with the phrase "charging a rate involving no charge". We find that that is almost incomprehensible, or, if you will, completely incomprehensible. Our suggestion is that the word "charge" in the definition of "rate" be replaced by the word "consideration" so that the definition of "rate" would include "a rate involving no consideration". If that is the intention that Parliament had in mind, we suspect that that would probably assist its efforts.

Turning to policy instruments, there are several items here that are very important to our submission. I would like to go through them as quickly as I can to leave as much time as possible for questions. We recognize that the licensing provisions in the bill are among the most important provisions in the legislation. In our view the licensing regime created by Part II of the bill will result in an additional and potentially burdensome layer of regulation. The requirements for parliamentary and provincial consultation, for public proceedings before the CRTC, for commission reports to the minister, for the verification of compliance with licensing conditions, will all require the expenditure of considerable resources beyond those needed to implement existing legislation.

What remains unclear from the structure of the bill is whether this additional administrative burden is justifiable in view of the objectives sought to be achieved through the licensing process. The principle purpose of Part II of the bill appears to be to ensure that the Canadian ownership restrictions placed on facilities-based carriers are complied with. If that is the case, then there does not appear to be any need to create a new and largely redundant administrative structure empowered to place further restrictions on entry into the

*[Traduction]*

dépendra de la façon dont les revendeurs sont envisagés. Seront-ils considérés comme les exploitants des installations qu'ils louent à bail à des sociétés de télécommunications? Si, de fait, la législation ne s'applique pas aux revendeurs, l'accès au marché de la revente sera entièrement libre en application du projet de loi C-62, quelle que soit la citoyenneté ou la nationalité du revendeur. Comme il n'est pas sûr que les revendeurs qui n'utilisent pas les installations seront visés par le projet de loi, il serait fort utile, à notre avis, que le gouvernement précise directement ses intentions dans le projet de loi. Le texte pourrait renfermer un article dans lequel il serait stipulé que 'pour plus de clarté, nous excluons telle ou telle entité'. Sinon, il serait souhaitable que le gouvernement déclare à l'avance son intention de soustraire les revendeurs à l'application de la législation par un décret au titre de l'article 9 et fasse coïncider sa déclaration avec l'adoption du projet de loi.

Une autre définition nous pose des problèmes. Il s'agit de celle du mot «tarif» dans l'article 2 du projet de loi. Si vous combinez la définition de «tarif» à des références au mot «tarif» ailleurs dans le texte du projet de loi, vous avez l'expression «imposer ou percevoir un tarif n'entraînant aucune contrepartie». Selon nous, cette expression est presque ou plutôt tout à fait incompréhensible. Si c'est ce que le Parlement avait à l'esprit, nous estimons que cela lui sera utile.

Quant aux outils d'intervention, plusieurs points ici revêtent de l'importance pour notre mémoire. J'aimerais les passer en revue le plus rapidement possible pour que nous disposions du maximum de temps pour les questions. Nous reconnaissons que les dispositions relatives à l'attribution de licences dans le projet de loi figurent parmi les plus importantes dispositions de la législation. À notre avis, le système d'attribution de licences créé par la Partie II du projet de loi ne fera qu'ajouter un autre niveau à la réglementation, ce qui pourrait l'alourdir. La consultation avec le Parlement et les provinces, les délibérations publiques devant le CRTC, la préparation de rapports au ministre par le conseil et la vérification du respect des critères touchant l'attribution de licences exigeront la mise en oeuvre de ressources plus importantes que celles qui sont nécessaires pour l'application de la législation existante.

En raison de la structure du projet de loi, il n'est pas encore clair si ce fardeau administratif supplémentaire se justifie, compte tenu des objectifs du processus d'attribution de licences. Les dispositions de la Partie II du projet de loi semblent surtout avoir pour objet le respect des restrictions touchant la propriété canadienne imposées aux sociétés qui exploitent des installations. Si c'est le cas, il ne semble pas nécessaire de créer une nouvelle structure administrative très redondante pour imposer d'autres restrictions sur l'accès à



*[Text]*

industry, particularly restrictions requiring licensed applicants to demonstrate that the issuance of a licence will further, or in the case of renewals be consistent with, the policy objectives of the bill. Moreover the potential inconsistencies and ambiguities in clause 7 of the bill are sufficiently troubling to give rise to the concern that licensing decisions may become overly subjective.

It is the view of the Media and Communications Law Section that if a licensing regime is to be created it should be limited to requiring each applicant to demonstrate its eligibility under the specified ownership criteria. Other conditions of entry could be dealt with as effectively and at less cost through existing regulatory mechanisms. For example, all applications for radio licence to use scarce radio frequency spectrum are presently dealt with by the minister under the Radiocommunications Act in a relatively efficient manner. This regulatory mechanism provides ample means to enforce Canadian ownership restrictions and to apply other conditions of entry to radio-based carriers. It is the Media and Communications Law Section's view that consistent with present legislation and practice no restriction should be placed on the installation of copper or fibre optic cable transmission facilities.

These are privately owned resources and a distinction should be made between privately owned and publicly owned resources. Control of the radio frequency spectrum is in our view vital and essential. Control of copper cable and sand, which is what fibre optic cable is, is something we find difficult to comprehend as an element of national policy. These are private decisions made by private investors. That is not to say that there are no controls over ultimate entry. Consistent with the commission's present mandate it can address all other conditions of entry which in practice are only meaningful when you have interconnection with the public switch network through the commission's existing powers with respect to ordering the terms of interconnection between carriers.

We have a number of other, I would say, lesser recommendations, which I will not go through now, relating to the licensing provision, other than to suggest that should the licensing regime be enacted as presently proposed, we believe that any recommendations which go from the commission to the minister with respect to licensing should be made public. At present there is no requirement that anybody even see the

*[Traduction]*

l'industrie, notamment des restrictions obligeant les demandeurs titulaires d'une licence à démontrer que l'attribution d'une licence contribuera à la mise en oeuvre de la politique énoncée dans le projet de loi ou dans le cas des renouvellements, que cette mesure cadrera avec les objectifs de cette politique. En outre, les incohérences et les ambiguïtés possibles dans l'article 7 du projet de loi nous préoccupent suffisamment pour que nous nous interrogeons sur la subjectivité excessive des décisions relatives à l'attribution de licences.

La section du droit de l'information et des télécommunications estime que si un système d'attribution de licences doit être créé, il faudrait que le processus se limite à obliger chaque demandeur à démontrer son admissibilité parce qu'il satisfait aux critères spécifiés en ce qui concerne la propriété. On pourrait s'occuper des autres conditions d'accès tout aussi efficacement et à moins de frais par le biais de mécanismes réglementaires existants. Par exemple, toutes les demandes relatives à des licences de station radio en vue de l'utilisation du spectre des radiofréquences, qui est délimité, sont traitées de manière relativement efficace par le ministre en vertu de la Loi sur la radiocommunication. Ce mécanisme réglementaire suffit amplement pour l'application des restrictions sur la propriété canadienne et d'autres conditions d'accès aux entreprises de radiocommunications. La section du droit de l'information et des télécommunications estime que selon la législation et les pratiques en vigueur, il ne faudrait pas imposer de restrictions sur la mise en place d'installations de transmission utilisant des câbles de cuivre ou de fibres optiques.

Il s'agit là de ressources appartenant à des sociétés privées et il faut faire une distinction entre les ressources qui appartiennent à des entreprises du secteur privé et celles qui appartiennent à l'État. Selon nous, le contrôle du spectre des radiofréquences est capital. Le contrôle des câbles de cuivre et du sable, élément dont sont constitués les câbles de fibres optiques, est une notion que nous avons du mal à saisir comme élément d'une politique nationale. Il s'agit de décisions privées prises par des investisseurs du secteur privé, ce qui ne veut pas dire qu'aucun contrôle ne peut être exercé sur l'accès. Conformément à son mandat actuel, le Conseil peut rendre des décisions sur toutes les autres conditions d'accès qui, en pratique, ne revêtent un sens que dans le cas d'une interconnexion avec un réseau public commuté. Dans le cadre de ses attributions actuelles, le Conseil peut prescrire les modalités d'interconnexion entre des entreprises de télécommunications.

Nous avons un certain nombre d'autres recommandations moins importantes sur les dispositions relatives à l'attribution de licences. Je ne m'y attarderai pas pour l'instant, mais j'aimerais faire remarquer que si le projet de système d'attribution de licences est adopté sous sa forme actuelle, nous croyons que toute recommandation sur l'attribution de licences que le Conseil adresse au ministre devrait être rendue

*[Text]*

recommendations of the commission. We are also concerned that although there are provisions for public proceedings related to the issuance of licences, should a carrier be faced with the prospect of not having its licence renewed, which in many cases should be a much more serious situation than applying *ab initio* for a licence, there is no provision for a public hearing for a complete vetting of all issues. We recommend that such provisions be included in the legislation.

We have a number of comments with respect to the power to issue policy directives and the power to review, rescind and vary CRTC decisions. We are satisfied that the procedural safeguards which are embodied in clause 10 with respect to the power of policy direction are extensive and we believe they will ensure that all proposed policy directions receive adequate public scrutiny prior to being issued. The fact that no similar procedural safeguards are contemplated as a check against the cabinet's review and variance power is disconcerting. Affected persons, including the CRTC, are granted no right to make representations to the cabinet. No public process is envisioned for the cabinet's deliberations, nor is there any requirement that the cabinet publish any reasons for its decisions. The legislation does not even constrain the cabinet to make decisions consonant with the purpose of the act or its stated objectives.

Under the circumstances, the discretion afforded the cabinet is virtually unlimited. The only saving grace is that provincial governments must be consulted if the impact on the principal carrier in a province, or a carrier operating principally in the province, is likely to be substantial. For example, should there be consultation with a given provincial government, that provincial government in turn could initiate a public process to obtain views with respect to informed cabinet. However, there is nothing in the legislation which requires the cabinet to await the outcome of any such public process before rendering its decision.

Once again there is a frustration of any process receiving widespread input before making a decision using the review and variance power. Our review of the legislation indicates that there is no clear expression as to why the cabinet requires or should be given a very broad power of direction in addition to an unlimited power to review and vary CRTC decisions, particularly since appeals of CRTC decisions to the courts are still possible under the act.

A fundamental concern with section 11 is that it expressly contemplates cabinet policy directives being issued not only

*[Traduction]*

publique. À l'heure actuelle, on n'oblige personne à voir les recommandations du Conseil. Nous aimerions savoir si, en dépit du fait que des délibérations publiques sont prévues en rapport avec l'attribution de licences, l'entreprise de télécommunications doit envisager la possibilité du non renouvellement de sa licence, qui, dans bien des cas, serait bien plus grave que s'il s'agissait d'une demande de licence *ab initio*. Il n'existe aucune disposition relative à une audience publique pour un examen approfondi de toutes les questions. Nous recommandons que des dispositions à cet égard soient intégrées au projet de loi.

Nous avons un certain nombre d'observations à faire au sujet du pouvoir d'établir des principes directeurs et du pouvoir de réviser, d'annuler et de modifier des décisions du CRTC. Nous nous réjouissons de l'étendue des garanties de procédures incluses dans l'article 10 quant au pouvoir d'orientation politique et nous estimons qu'elles feront en sorte que toutes les orientations politiques envisagées feront l'objet d'un examen public avant leur mise en oeuvre. Le fait qu'aucune garantie de procédure semblable ne soit envisagée comme contrôle du pouvoir d'examen et de modification du Cabinet est déconcertant. Les personnes touchées, y compris le CRTC, ne sont nullement autorisées à faire des représentations au Cabinet. Aucune consultation publique n'est envisagée pour les délibérations du Cabinet, qui n'a pas non plus à donner les motifs de ses décisions. La législation ne force même pas le Cabinet à prendre des décisions correspondant à l'objet de la loi et à ses objectifs établis.

Dans les circonstances, la discrétion du Cabinet est presque illimitée. Le seul salut vient du fait que les gouvernements provinciaux doivent être consultés si l'impact de la principale entreprise de télécommunications dans une province ou d'une entreprise de télécommunications fonctionnant principalement dans la province, sera vraisemblablement considérable. Par exemple, s'il devait y avoir consultation avec un gouvernement provincial donné, ce dernier, en retour pourrait amorcer une consultation publique en vue d'obtenir des opinions afin d'informer le Cabinet. Toutefois, il n'y a rien dans la législation qui oblige le Cabinet à attendre le résultat d'une telle consultation publique avant de prendre sa décision.

Là encore, il est frustrant de constater qu'une consultation puisse recevoir une importante publicité avant qu'une décision ne soit prise en vertu du pouvoir d'examen et de modification. Notre examen de la loi indique que la raison pour laquelle le Cabinet doit ou devrait recevoir un pouvoir directif très étendu en plus d'un pouvoir illimité d'examen et de modification des décisions du CRTC n'est pas claire, d'autant plus qu'il est toujours possible d'en appeler des décisions du CRTC devant les tribunaux en vertu de la loi.

L'article 11 soulève une préoccupation fondamentale parce qu'il envisage expressément que des directives politiques du



*[Text]*

after a proceeding has begun but well after all evidence has been received. This carries with it the potential for seriously diminishing the integrity of the regulatory decision-making process. There is also no apparent reason why the power of direction should be available with respect to a matter pending before the CRTC, up to the time final submissions are due to be filed and any time after one year following such a deadline.

A possible rationale for these time limits appears to be the government's concern that CRTC decisions should not be unreasonably deferred after a proceeding has taken place. But if this is the concern, limits should simply be placed on the maximum amount of time the commission can take before rendering a decision. This would avoid the possibility of having the commission face a binding policy directive on the eve of issuing a very complex and much considered decision, indeed a decision issued one day after the year limit is up could be bound by a policy directive.

We consider clause 13 of Bill C-62 to be inadequate in that there are insufficient procedural safeguards in place to ensure that the rules of natural justice are followed by the cabinet in exercising its powers under clause 13. At a minimum, the cabinet should be required to publish a notice in the *Canada Gazette* advising that it will be reviewing a CRTC decision and setting out a public process whereby all interested persons will be provided an opportunity to file written submissions. This requirement would be in addition to that found in clause 13(3) of the proposed legislation since the review and variance power can be exercised on the cabinet's own motion and because clause 13 (3) makes no provision for public participation in the review process regardless of how that process is initiated.

We recommend that clause 13 be amended so as to require the cabinet to exercise its powers under that clause in a manner consistent with the purpose and objectives of the legislation. Without such a limitation, the cabinet would be allowed to supplant Parliament in terms of setting Canadian telecommunications policy and policy objectives.

We recommend that there be a requirement that the cabinet issue reasons for its decisions. We also recommend that a time limit be established on the cabinet's ability to exercise its clause 13 power.

I should add that we are strongly of the view that, while the review and variance power and the policy directive power can be useful instruments of clarifying public policy in certain sit-

*[Traduction]*

Cabinet soient émises non seulement après qu'une audience soit commencée, mais bien après que toute la preuve ait été reçue. Cela suppose la possibilité de diminuer grandement l'intégrité du processus de réglementation des prises de décisions. En outre, il n'y a pas de raison apparente pour laquelle le pouvoir directif devrait être disponible pour une question en suspens devant le CRTC, jusqu'au moment où des présentations finales doivent être déposées et n'importe quand après un an suivant une telle échéance.

Un des principes fondamentaux possibles en ce qui concerne ces échéances semble être la préoccupation du gouvernement voulant que les décisions du CRTC ne doivent pas être remises indûment après la tenue d'une audience. Mais, si telle est la préoccupation, des limites devraient tout simplement être imposées quant à la période maximale que peut prendre le Conseil pour prendre une décision. Cela permettrait d'éviter la possibilité que le Conseil ne se trouve devant une directive contraignante en matière de politique alors qu'il est sur le point de rendre une décision très complexe et mûrement réfléchie; de fait, une décision rendue un jour après la limite d'un an pourrait être assujettie à une directive en matière de politique.

Nous estimons que l'article 13 du projet de loi C-62 est inapproprié en ce qu'il n'y a pas suffisamment de garanties de procédures en place pour assurer que les règles de la justice naturelle seront suivies par le Cabinet dans l'exercice de ses pouvoirs en vertu de l'article 13. Au minimum, le Cabinet devrait être obligé de publier un avis dans la *Gazette du Canada* indiquant qu'il examinera une décision du CRTC et de tenir une consultation publique dans le cadre de laquelle toutes les personnes intéressées auraient l'occasion de déposer des présentations écrites. Cette exigence s'ajouterait à celle qui se trouve à l'alinéa 13 3) de la loi proposée étant donné que le pouvoir d'examen et de modification peut s'exercer sur la propre motion du Cabinet et parce que l'alinéa 13 3) ne prévoit pas de participation publique au processus d'examen quelle que soit la façon dont il a été amorcé.

Nous recommandons que l'article 13 soit modifié de façon à obliger le Cabinet à exercer ses pouvoirs en vertu de cet article d'une manière qui correspond au but et aux objectifs de la législation. Sans une telle limite, le Cabinet serait autorisé à supplanter le Parlement dans l'établissement d'une politique de télécommunications canadienne et d'objectifs connexes.

Nous recommandons qu'il soit nécessaire pour le Cabinet de motiver ses décisions. Nous recommandons également qu'une échéance soit fixée quant aux possibilités du Cabinet d'exercer les pouvoirs qui lui sont conférés en vertu de l'article 13.

J'ajouterais que nous sommes vraiment d'opinion que, bien que le pouvoir d'examen et de modification ainsi que le pouvoir directif en matière de politique puissent être des instru-

*[Text]*

uations, it is unnecessary for the cabinet to have both powers. On balance, given that an appeal provision already exists under the act and that the directive power is prospective while the review and variance is retrospective in nature, if only one of these powers is to be retained it should be the directive power. To grant to the government both of these powers would signal a significant departure from the principle of the independence of specialized administrative tribunals.

As I have already noted, it would also allow the cabinet to not merely give directions as to how policy objectives legislated by Parliament are to be interpreted, but to *de facto* create entirely new objectives and policy for the industry to follow.

I will not go over our detailed recommendations which are included in our submission. Most of them I have touched upon in the written submission.

I would like to quickly mention that the clause 12 power dealing with policy directives or foreign policy and national security directives also causes us some concern. In particular, we are concerned with the extraordinary breadth of power conferred upon cabinet by this provision. The cabinet's power to issue directives as contemplated in clause 12 is virtually unconstrained, and in particular would not be limited to issues of national security or national emergency. We are strongly of the view that the cabinet's power pursuant to clause 12 should be significantly constrained, failing which the clause should be deleted all together.

We have only a few comments with respect to clause 9, the exemption power, and there our principal concern is that, given the wide net that the definition sections create of the regulatory powers of the commission and the entities which will become subject to those powers, we would simply note that unless the clause 9 exemption power is used at the time the legislation is introduced, many more players will suddenly be subject to regulation than we have at present and which I suspect it was never the government's intention to have regulated by the CRTC once that legislation is enacted.

Our last section deals with a commentary on regulatory instruments and I will turn that over to my colleague Mairi MacDonald.

**Ms Mairi MacDonald, Vice-Chair, Media and Communications Law Section, Canadian Bar Association:** On the question of regulatory instruments, the Media and Communications Law Section has only a very few specific comments and recommendations to make.

*[Traduction]*

ments utiles pour préciser la politique publique dans certaines situations, il n'est pas nécessaire que le Cabinet ait les deux pouvoirs. Finalement, étant donné qu'il y a déjà une disposition d'appel en vertu de la loi et que le pouvoir directif est prospectif alors que le pouvoir d'examen et de modification est rétrospectif, en raison de sa nature, si un seul de ces pouvoirs doit être retenu, ce devrait être le pouvoir directif. Accorder au gouvernement ces deux pouvoirs entraînerait un écart considérable du principe d'indépendance des tribunaux administratifs spécialisés.

Comme je l'ai déjà fait remarquer, cela permettrait également au Cabinet non seulement d'orienter l'interprétation à donner aux objectifs de politique réglementés par le Parlement, mais de créer, de fait, une politique et des objectifs entièrement nouveaux auxquels l'industrie devra se plier.

Je ne parlerai pas de nos recommandations détaillées qui sont incluses dans notre présentation. J'ai traité de la plupart d'entre elles dans la présentation écrite.

J'aimerais mentionner brièvement que l'article 12 qui porte sur le pouvoir directif en matière de politique ou de politique étrangère et de sécurité nationale nous préoccupe également. Nous nous préoccupons plus particulièrement de l'étendue extraordinaire du pouvoir conféré au Cabinet par cette disposition. Le pouvoir du Cabinet d'émettre des directives, en vertu de l'article 12, est presque illimité, et en particulier, ne se limiterait pas aux questions de sécurité nationale ou d'urgence nationale. Nous sommes fortement d'avis que le pouvoir du Cabinet conféré en vertu de l'article 12 devrait être considérablement limité, sinon l'article devrait être supprimé au complet.

Je n'ai que peu d'observations à faire au sujet de l'article 9, sur le pouvoir d'exception, et à ce sujet, notre principale préoccupation est que, étant donné le vaste filet créé par les sections de la définition au sujet des pouvoirs de réglementation du Conseil et des entités assujetties à ces pouvoirs, nous ferons simplement remarquer que, à moins que le pouvoir d'exemption de l'article 9 ne soit utilisé au moment où la loi est présentée, beaucoup plus de joueurs seront soudainement assujettis à la loi que nous n'en avons à l'heure actuelle; et, je suppose que le gouvernement n'a jamais eu l'intention de les faire réglementer par le CRTC lorsque la loi sera en vigueur.

Notre dernière section traite d'une observation sur les instruments de réglementation et, à ce propos, je cède la parole à ma collègue Mairi MacDonald.

**Madame Mairi MacDonald, vice-présidente, Section du droit de l'information et des télécommunications, Association du barreau canadien:** Sur la question des instruments de réglementation, la Section du droit de l'information et des télécommunications n'a que très peu d'observations et de recommandations particulières à faire.



*[Text]*

In general we recognize that the powers which relate to the process and procedure of the CRTC, as well as the substance of the powers currently in its mandate from the Railway Act, have been brought forward largely without change into this version of the legislation. We recognize the effort that has gone into modernizing and consolidating that legislation, and the Media and Communications Law Section of the Canadian Bar Association is strongly supportive of what the bill is attempting to accomplish in this respect. I will confine my remarks simply to the issues on which we have some question.

Part III of the act also confers a number of new substantive powers on the CRTC. The powers include the ability to forbear from regulating specific services or classes of services where the commission feels that the market in which the service is being offered is sufficiently competitive that it is not necessary to bring the full weight of regulation to bear on the service.

The commission has also been given the power to order the integration of services provided by affiliates and to order the divestiture of activities being undertaken by Canadian carriers within its regulatory aegis. As well, it has been given the authority to implement alternative methods of rate regulation. It is further allowed to give non-binding advice on advance rulings, which I would like to address.

Also, as we understand you have been made well aware, the commission has been given the power to regulate unsolicited telecommunications in order to protect customer privacy. I do not intend to address that directly.

**The Chairman:** However, clause 46 is not clear. You have to go to clause 7 to even find the word "privacy". Anything you might want to subsequently say about that would be appreciated.

**Ms MacDonald:** I would be happy to discuss it with you to the extent that we can. I should tell you, on that, we did canvass the consultant group on that section in particular. The general view was that we supported the policy concerns that the government is attempting to address with that clause. No one expressed any strong concern with the wording but I think that was probably a question of where we were going to put our emphasis for this presentation, rather than because it is a perfect clause.

The first few sections of clause 3 refer to the current powers of the CRTC and the powers that will be brought forward. Clause 30 expands the definition of telecommunications service and makes it clear for the purposes of Parts III and IV of this bill that it includes services that are "incidental to the business of providing telecommunications services".

*[Traduction]*

En général, nous reconnaissons que les pouvoirs qui se rapportent au processus et aux procédures du CRTC, ainsi qu'à la substance des pouvoirs qui relèvent de son mandat, à l'heure actuelle, en vertu de la Loi sur les chemins de fer, ont été présentés, en grande partie sans changement, dans cette version de la loi. Nous reconnaissons l'effort qui a été fait en vue de moderniser et de consolider cette législation et la Section du droit de l'information et des télécommunications de l'Association du barreau canadien appuie fortement ce que le projet de loi essaie d'accomplir en la matière. Je confinerai simplement mes remarques aux sujets sur lesquels vous avez des questions.

La partie III de la loi confère également un certain nombre de pouvoirs réels au CRTC. Les pouvoirs comprennent la capacité d'exempter de la réglementation des services ou des classes de services particuliers lorsque le Conseil estime que le marché dans lequel le service est offert est suffisamment concurrentiel qu'il n'est pas nécessaire d'apporter tout le poids de la réglementation sur le service.

Le Conseil a également reçu le pouvoir d'ordonner l'intégration de services offerts par des affiliés et d'ordonner la cessation de certaines activités entreprises par des sociétés de télécommunications dans le cadre de sa réglementation. En outre, il a reçu l'autorisation de mettre en oeuvre d'autres méthodes de tarification. Il lui est de plus permis de donner des conseils non contraignants sur des décisions rendues d'avance dont je voudrais parler.

En outre, nous savons qu'on vous l'a bien indiqué, le Conseil a reçu le pouvoir de réglementer des télécommunications non sollicitées pour protéger l'intimité des clients. Je n'ai pas l'intention d'aborder cela directement.

**Le président:** Toutefois, l'article 46 n'est pas clair. Vous devez vous reporter à l'article 7 pour même trouver le mot «intimité». Tout ce que vous pourriez vouloir ajouter à ce sujet serait apprécié.

**Mme MacDonald:** Je serai heureuse d'en discuter avec vous dans la mesure du possible. Je devrais vous dire, à ce sujet, que nous avons sollicité l'avis d'experts-conseils sur ce paragraphe en particulier. L'opinion générale était que nous avons appuyé les préoccupations de politique que le gouvernement essaie d'aborder avec cet article. Personne n'a exprimé de préoccupation profonde quant au libellé, mais je crois qu'il s'agissait probablement d'une question de savoir où mettre l'accent pour cette présentation, plutôt que parce qu'il s'agit d'un article parfait.

Les premiers paragraphes de l'article 3 portent sur les pouvoirs actuels du CRTC et sur les pouvoirs qui seront abordés. L'article 30 élargit la définition des services de télécommunications et la précise aux fins des parties III et IV de ce projet de loi afin qu'elle comprenne les services qui sont «accessoires à la prestation de services de télécommunications».

*[Text]*

In clause 31, the act makes clear that all telecommunications services offered by a Canadian carrier must be provided with approved tariffs and all other conditions of service that are imposed by the commission.

In clause 32, Canadian carriers are prohibited from charging a rate for a telecommunications service unless it has been included in or authorized by a tariff filed with and approved by the commission. This raises an important transitional concern to the members of the Media and Communications Law Section.

At present, sales of customer premises equipment and forms of terminal equipment by the regulated telephone companies are subject only to the CRTC's floor price filing regime. Approval of floor prices is not required and the sale of customer premises equipment can commence immediately upon a floor price being filed.

From the definition of telecommunications service in Bill C-62, it is clear that, upon enactment of the bill, all sales of terminal equipment by federally regulated carriers will be subject to tariff. This means that unless or until a forbearance order is issued under clause 39 or a ratification order for default of filing is issued by the commission pursuant to clause 32(4) of Bill C-62, all sales of customer premises equipment by federally regulated carriers would have to cease. The economic consequences of this, as you can imagine, would be quite significant.

I mentioned that I would address alternative forms of rate regulation. In clause 33(5), the proposed legislation allows the commission, in determining whether a rate is just and reasonable, to:

...adopt any method or technique that it considers appropriate, including any method based on a carrier's return on its rate base, any method based on price indices or any other method that provides a carrier with an incentive to improve productivity.

This is a new provision which considerably clarifies and expands the mechanisms available to the commission in regulating rates. As such, as an aid to flexibility in regulation, it has the support of our section.

The Department of Communications, in the policy paper that it presented at the same time this bill was tabled, clearly understands this provision to allow the CRTC to employ such alternative mechanisms of rate regulation as rate base, rate of return—its present methodology—price caps and social contracts. However, we wish to note that if it is the government's intention to permit social contract regulation, then Bill C-62

*[Traduction]*

Dans l'article 31, la loi établit clairement que tous les services de télécommunications offerts par une entreprise canadienne de télécommunications doivent être assortis de tarifs approuvés et de toutes les autres conditions de service imposées par le Conseil.

Dans l'article 32, on interdit aux entreprises de télécommunications canadiennes de demander des frais pour un service de télécommunications à moins qu'ils n'aient été inclus dans un tarif déposé au Conseil et approuvé par celui-ci ou qu'ils n'aient été autorisés par ce tarif. Cela soulève une importante préoccupation transitionnelle pour les membres de la Section du droit de l'information et des télécommunications.

À l'heure actuelle, les ventes d'installations d'abonnés et de certains types d'équipement terminal par les sociétés de téléphone réglementées ne relèvent que du régime d'établissement de prix-seuil du CRTC. L'approbation du prix-seuil n'est pas nécessaire et la vente d'installations d'abonnés peut commencer dès qu'un prix-seuil a été déposé.

Selon la définition des services de télécommunications du projet de loi C-62, il est clair qu'au moment de l'entrée en vigueur du projet de loi, toutes les ventes d'équipement terminal par des entreprises de télécommunications réglementées par le fédéral seront assujetties à ce tarif. Ce qui signifie qu'à moins qu'un ordre d'abstention ne soit donné en vertu de l'article 39 ou qu'un ordre de ratification pour défaut de dépôt ne soit émis par le Conseil conformément à l'alinéa 32 4) du projet de loi C-62 ou jusqu'à ce que tel soit le cas, toutes les ventes d'installations d'abonnés par des entreprises de télécommunications réglementées par le fédéral devront cesser. Les conséquences économiques d'une telle situation, comme vous pouvez l'imaginer, seraient plutôt significatives.

J'ai indiqué que j'aborderais d'autres méthodes de tarification. À l'alinéa 33 5), le projet de loi permet au Conseil, pour déterminer un taux juste et raisonnable, de faire ce qui suit:

... utiliser la méthode ou la technique qu'il estime appropriée, notamment toute méthode fondée sur l'indice des prix ou sur le taux de rendement par rapport à la base tarifaire, ou toute autre méthode stimulant la productivité de l'entreprise.

Il s'agit d'une nouvelle disposition qui précise et élargit considérablement les mécanismes accessibles au Conseil aux fins de tarification. Comme telle, en tant qu'aide à la souplesse de la réglementation, elle a l'appui de notre Section.

Le ministère des Communications, dans l'énoncé de politique présenté au même moment que ce projet de loi, de toute évidence, comprend cette disposition qui vise à permettre au CRTC d'utiliser de tels mécanismes de rechange de tarification comme base tarifaire, taux de rendement—sa méthodologie actuelle—prix plafond et contrats sociaux. Toutefois, nous voulons souligner que si telle est l'intention du gouvernement



*[Text]*

may well be flawed to the extent that it may not allow this type of methodology to be used. In particular, there is no provision in the proposed legislation that would relieve a carrier who has entered into a social contract with the federal government, which is satisfactory to the CRTC, from the tariffing and related restrictions contained in clauses 31 to 33, 35 and 37 of this bill.

Accordingly, the clause recommends that clause 33 of Bill C-62 be amended to include a provision that renders inapplicable, sections 31 to 33, 35 and 37 of the proposed legislation to carriers who are subject to a social contract type of regulation insofar as this may be required to give full effect to the social contract.

This could be done in wording parallel to what is now found in the forbearance clause, clause 39, but we believe it is an oversight, and if the government wishes to allow the commission to use social contract regulation, this is an oversight that should be clarified and corrected.

There is a concern with the forbearance power that the applicability or nonapplicability of the Competition Act is not spelled out. We understand that you have discussed this issue with the Director of Investigation and Research. I am not sure if you received the satisfaction that you may have wanted. However, this section is of the view that inclusion of a provision clarifying the issue as to whether or not the Competition Act applies when there is a forbearance order in place would provide much greater certainty as to the rules that govern the conduct of carriers who supply services in competitive markets.

Were it Parliament's intention that the Competition Act should apply in such situations and clause 39 were amended to reflect this, the Commission might be inclined to use the power even more aggressively in the knowledge that existing competition laws would be enforceable against any abuse of monopoly power by carriers operating without tariffing requirement in these competitive markets; in other words, operating subject to a forbearance order.

The next clause sequentially is clause 40, the power to order provision and divestiture of services. Our concern here is essentially that clause 40(2) may be a bit of a sledgehammer. It has the potential to be unduly punitive. As you know, this clause is based on section 13 of the Bell Canada Act. It authorizes the commission to order a carrier to provide a service that is presently being provided by an unregulated affiliate within the regulated entity or to discontinue providing a ser-

*[Traduction]*

de permettre une réglementation des contrats sociaux, dans ce cas, le projet de loi C-62 pourrait bien avoir des lacunes au point où il pourrait ne pas permettre d'utiliser ce genre de méthode. En particulier, il n'y a aucune disposition dans la législation proposée qui libérerait une entreprise de télécommunications qui a conclu un contrat social avec le gouvernement fédéral, à la satisfaction du CRTC, d'établir une tarification et des restrictions connexes contenues dans les articles 31 à 33 et 35 à 37 de ce projet de loi.

En conséquence, l'article recommande que l'article 33 du projet de loi C-62 soit amendé pour inclure une disposition qui rend inapplicables les articles 31 à 33 et 35 à 37 de la loi envisagée pour les entreprises de télécommunications assujetties à une réglementation du type contrat social, dans la mesure où cela pourrait être nécessaire pour donner plein effet au contrat social.

Cela peut se faire selon un libellé parallèle à ce qui se trouve dans l'article d'abstention, l'article 39, mais nous croyons que c'est un oubli, et si le gouvernement souhaite permettre au Conseil d'utiliser une réglementation de contrat social, il s'agit d'un oubli qui devrait être précisé et corrigé.

Le pouvoir d'abstention suscite une préoccupation; on ne peut bien saisir l'applicabilité ou la non applicabilité de la Loi sur la concurrence. Nous comprenons que vous avez discuté de cette question avec le directeur des Enquêtes et de la recherche. Je ne suis pas certain que vous soyez satisfaits comme vous le souhaitiez. Toutefois, cette Section estime que l'inclusion d'une disposition précisant la question de savoir si la Loi sur la concurrence s'applique ou non lorsqu'il y a un ordre d'abstention, devrait apporter une plus grande certitude quant aux règles qui régissent la conduite des entreprises de télécommunications qui offrent des services dans des marchés concurrentiels.

Si telle est l'intention du Parlement que la Loi sur la concurrence devrait s'appliquer dans de telles situations et si l'article 39 était modifié pour en tenir compte, le Conseil pourrait avoir tendance à utiliser le pouvoir de manière encore plus dynamique s'il sait que les lois sur la concurrence seraient applicables contre n'importe quel abus de monopole de la part des entreprises de télécommunications qui fonctionnent sans exigence de tarification dans ces marchés concurrentiels; en d'autres mots, qui fonctionnent dans le cadre d'un ordre d'abstention.

Dans l'ordre, l'article suivant est l'article 40, le pouvoir d'ordonner la fourniture ou la cessation de services. Ce qui nous préoccupe ici, c'est essentiellement que l'alinéa 40 2) joue dans une certaine mesure un rôle d'assommoir. Il a la possibilité d'être indûment punitif. Comme vous le savez, cet article est fondé sur l'article 13 de la Loi sur Bell Canada. Il autorise le Conseil à ordonner à une entreprise de télécommunications d'offrir un service fourni, à ce moment, par un affilié

*[Text]*

vice as the regulated entity which is subject to a sufficient degree of competition to ensure that rates are just and reasonable and nondiscriminatory. In other words, the essential requirements of the act must be met without the requirement of regulation.

The apparent rationale underlying the second part of this, which is expressed in clause 40(2), is that regulated carriers should not be allowed to subsidize the start-up costs or continuing losses of a truly competitive activity at the expense of monopoly subscribers and to the detriment of any competitors it may have, if this is an accurate assumption.

However, the Commission would appear to have sufficient powers to ensure that subscribers remain protected even without this provision. For example, the Commission can exclude any expenditures it considers unreasonable from a carrier's regulated revenue requirement. It has ample discretion to determine which of a carrier's investments would be included in its rate base for regulatory purposes.

In addition, the Commission may effectively prohibit the carrying on of an activity within a regulated carrier by declining to approve tariffs for the services involved and being offered. This effectively compels the carrier to transfer the activity to an affiliate or to cease to offer the service.

The power which clause 40(2) would confer upon the commission, in effect, would allow it to determine whether a carrier, or even to some extent any of its affiliates, should be involved in an activity at all. We believe this is excessive to the purpose that the government appears to have in putting this clause in the bill.

It must be emphasized that the issue facing the Commission in determining whether to exercise its divestiture power under clause 40(2) is not whether the activity in question is subject to competition. It clearly must be. Nor is the issue whether the rates for the service would be just and reasonable in the absence of regulation. This is also expressly contemplated. What is at issue is whether the activity should be undertaken by the regulated carrier or some other entity. Unfortunately, subsection 40(2) provides no meaningful criterion as to why or how the public interest might be better served by having some other entity engage in the provision of the service.

In summary, there does not appear to be a useful purpose served by clause 40(2) that cannot already be served through the exercise of other powers conferred upon the Commission. If the subsection is to be retained in the act, we would strongly

*[Traduction]*

non réglementé dans le cadre de l'entité réglementée ou de cesser de fournir un service en tant qu'entité réglementée suffisamment concurrentielle pour assurer l'établissement de tarifs justes, raisonnables et non discriminatoires. En d'autres mots, les exigences essentielles de la loi doivent être respectées sans qu'il soit nécessaire de les réglementer.

Les principes fondamentaux apparents qui sous-tendent la deuxième partie de cet article qui se trouve à l'alinéa 40 2), sont que les entreprises de télécommunications réglementées ne devraient pas avoir le droit de subventionner des coûts de lancement ou des pertes continues provenant d'une activité vraiment concurrentielle au détriment d'abonnés à des sociétés qui détiennent des monopoles et de n'importe quel concurrent qu'elles peuvent avoir, si tant est que cette hypothèse soit exacte.

Toutefois, le Conseil semblerait avoir suffisamment de pouvoirs pour assurer la protection des abonnés sans cette disposition. Par exemple, le Conseil peut exclure toute dépense qu'il juge déraisonnable provenant des exigences en recettes réglementées d'une entreprise de télécommunications. Il lui appartient tout à fait de déterminer quels sont les investissements d'une entreprise de télécommunications qui seraient inclus dans sa base tarifaire à des fins de réglementation.

En outre, le Conseil peut effectivement défendre la poursuite d'une activité d'une entreprise de télécommunications réglementée en n'approuvant pas les tarifs des services offerts. En réalité, cela force l'entreprise de télécommunications à transférer l'activité à un affilié ou à cesser d'offrir le service.

Le pouvoir conféré au Conseil par l'alinéa 40 2), de fait, lui permettrait de déterminer si une entreprise de télécommunications, ou même dans une certaine mesure, n'importe lequel de ses affiliés, devrait, de toute façon, participer à une activité. Nous croyons que cela dépasse le but que le gouvernement semble avoir en incluant cet article dans le projet de loi.

Il faut souligner que le problème auquel est confronté le Conseil lorsqu'il s'agit de déterminer s'il doit exercer son pouvoir de désaffectation en vertu du paragraphe 40 (2) n'est pas de savoir si cette activité doit être soumise à la concurrence; elle doit l'être évidemment. Le problème n'est pas non plus de savoir si les tarifs pour ce service seraient justes et raisonnables à défaut d'une réglementation. Cet aspect est aussi précisément à l'étude. Le problème est de savoir si cette activité peut être exercée par une entreprise réglementée ou par une autre entité. Malheureusement, le paragraphe 40 (2) ne renferme aucun critère significatif pour déterminer si l'intérêt public risque d'être mieux desservi, et de quelle manière, lorsqu'une autre entité assure le service.

En résumé, le paragraphe 40 (2) ne semble pas satisfaire à un besoin qui ne peut être déjà assuré en vertu d'autres pouvoirs accordés au Conseil. Si ce paragraphe doit continuer de faire partie de la Loi, nous recommanderons fortement qu'il



*[Text]*

urge that it be amended by limiting the Commission's divestiture power to issuing orders requiring the transfer of any particular line of business that is carried on by a regulated carrier to an affiliate. In our view there is no compelling public interest ground upon which to justify the Commission being able to order a carrier to dispose of a particular line of business altogether; in other words, to an unrelated party.

On the question of advance rulings and the power of the Commission to provide advice and guidance, we have a couple of comments. In clause 62 the Commission would be authorized to issue non-binding guidelines and statements with respect to any matter within its jurisdiction. By clause 63, the Commission is empowered to provide non-binding advice to a carrier or to a person who is proposing to provide a telecommunications service utilizing telecommunications services obtained from a carrier on the application of either party as to the conditions under which the carrier is obliged or entitled to provide the service.

Clause 63 recognizes the value of allowing persons to obtain non-binding advance rulings from the Commission on matters relating to the interpretation of the Commission's decisions and carrier tariffs, which can certainly be a question of some concern to people who are not intimately acquainted with the Commission's regulatory provisions. Authorizing the Commission to provide advice without initiating a proceeding every time a dispute arises should provide greater certainty with respect to the application and enforcement of regulations and, in the process, facilitate more rapid business decision making.

Clause 63 may also contribute to a reduction in the overall costs of regulation to the extent that it results in the broader and more rapid dissemination of accurate regulatory advice. We believe that these positive comments also apply to clause 62.

Notwithstanding the benefits, though, we are concerned, especially with respect to clause 63, that the power to issue advance rulings not be used as a substitute for public proceedings whenever parties seeking guidance or advice raise issues which have not yet been the subject of Commission decisions.

The section is of the view that the Commission would have to be extremely vigilant in issuing comments and rulings on controversial issues or matters lest there be a chilling effect on parties who would have opposed the position taken by the applicant for an advance ruling had the opportunity for public participation been provided.

This points to an additional shortcoming in the advance ruling process as it is now set out in the bill. Only the input of the parties seeking the ruling appears to be required before the

*[Traduction]*

soit amendé, pour que soit limité le pouvoir du Conseil d'ordonner un désaisissement, c'est-à-dire d'ordonner le transfert à un affilié, d'une ligne commerciale exploitée par une entreprise réglementée. À notre avis, rien, pour ce qui est de l'intérêt public, ne justifie de donner au Conseil le pouvoir de disposer d'une ligne commerciale particulière; en d'autres mots, à une partie non liée.

Nous aimerions faire des observations sur les pouvoirs du Conseil et sur les décisions rendues d'avance par le Conseil et sur son pouvoir de donner des directives et des avis. Selon l'article 62, le Conseil aurait l'autorité d'émettre sans obligation des directives et des avis non obligatoires concernant tout point sous sa juridiction. Selon l'article 63, le Conseil a le pouvoir de donner des avis à une entreprise ou à une personne qui propose un service de télécommunications utilisant les installations de télécommunications d'une autre entreprise, sur demande de l'une ou l'autre partie, aux conditions auxquelles l'entreprise est obligée de fournir le service ou a le droit de le faire.

L'article 63 reconnaît le principe selon lequel des personnes peuvent obtenir des décisions anticipées non obligatoires du Conseil, portant sur des points d'interprétation des décisions du Conseil et sur les tarifs des entreprises, ce qui peut certainement être source de préoccupation pour les personnes qui ne sont pas très familières avec les dispositions réglementaires du Conseil. Si le Conseil est autorisé à fournir des avis sans recourir à un débat chaque fois qu'il y a un litige on aura plus de certitude pour ce qui est de l'application et du respect des règlements, et, dans le cours des choses, cela favorisera une prise de décision plus rapide.

Les dispositions de l'article 63 peuvent également contribuer à faire réduire le coût global d'application de la réglementation, dans la mesure où cela entraînera une diffusion plus large et plus rapide d'avis détaillés sur les règlements. Nous estimons que ces observations positives s'appliquent également à l'article 62.

Malgré les avantages du projet de loi, nous craignons qu'aux termes de l'article 63, le pouvoir d'émettre des décisions préalables soit utilisé en remplacement de délibérations publiques chaque fois que des parties qui demandent des directives ou des avis soulèvent des points n'ayant pas encore fait l'objet d'une décision du Conseil.

La section est d'avis que le Conseil devrait faire preuve d'une très grande vigilance lorsqu'il s'agit d'émettre des observations et des décisions sur des questions ou des points controversés, par crainte que cela jette un froid sur les parties qui se seraient opposées à une demande de décision préalable, s'il y avait participation du public.

Cela fait ressortir une autre faiblesse du processus de décision préalable énoncé dans le Projet de loi. Il semble que seule soit nécessaire la participation des parties en attente d'une

[Text]

ruling can be issued. This means that the rulings may be issued on the basis of only partial information. In fact, had full information been available to the Commission, a ruling could have been quite different. To ensure that undue reliance is not placed upon flawed advance rulings obtained by those applying for them, the government may wish to consider amending clause 63 to allow for such rulings to be stayed pending a full public proceeding to consider the issues involved, upon the Commission being satisfied that the *prima facie* evidence exists to suggest that the advance ruling was made in error.

In other words, we are suggesting that there be a way for the Commission to back away from the advance ruling it has made. We recognize that the advance rulings are explicitly non-binding on the Commission. However, all its decisions are non-binding on it in its current interpretation of its legislation, and it has found in practice that it by and large is consistent with its own decisions. We were afraid that because the evidence upon which an advance ruling might be given might not be sufficient, and sufficiently balanced, the Commission might find itself boxed into a corner by having given a ruling.

**The Chairman:** Why could they not just say that this decision cannot be construed to be any more than the facts they had at the time they made it, or limiting words such as that?

**Ms MacDonald:** It could certainly do that and I would expect that it would do that. We are just concerned that the parties that got the advance ruling may then make investments which can be, as you know, in this business, quite extensive, and then, when the Commission is given an opportunity to look at the full effect of its actions or the full effect of how other parties would see its action, change its mind. If the advance ruling was given on improper or inadequate evidence there is the potential for someone to be in the position of having made a great investment in a line of business.

We are simply concerned that clause 63 permits the Commission, in some ways, to come out with other decisions without the full process it ordinarily uses to weigh evidence to back that up. So our recommendation on both clauses 62 and 63 is that they be amended to require the Commission to publish, on a periodic basis, the substance of all advice, guidance and advance rulings it provides to any party so that everyone involved in the industry has the benefit of the Commission's latest thinking on any particular issue.

The second recommendation is that clause 63 be amended to allow an advance ruling to be stayed pending a full public proceeding to consider the issues involved where the Commis-

[Traduction]

décision, pour que cette décision soit prononcée. Ce qui signifie que les décisions peuvent être fondées sur des informations partielles seulement. De fait, si le Conseil possède toute l'information, la décision pourrait être très différente. Pour s'assurer que l'on ne porte pas une confiance abusive à des décisions préalables fautives obtenues par ceux qui les demandent, le gouvernement peut souhaiter modifier l'article 63 pour que ces décisions soient suspendues jusqu'à ce que soit tenu un débat public afin que les points soient étudiés, une fois le Conseil assuré qu'il existe une preuve *prima facie* que la décision préalable est erronée.

Autrement dit, nous recommandons qu'il y ait un moyen pour que le Conseil puisse revenir sur sa décision qu'il a rendue à l'avance. Nous reconnaissons que les décisions préalables ne lient pas le Conseil. Or, toutes les décisions du Conseil ne sont pas obligatoires pour ce qui est de l'interprétation que le Conseil fait de sa propre réglementation, et il a constaté, dans la pratique, que dans l'ensemble il respecte ses propres décisions. Nous craignons qu'en raison de l'insuffisance et du manque de pondération de la justification selon laquelle une décision préalable peut être rendue, le Conseil risque de se faire coincer par sa propre décision.

**Le président:** Ne pourrait-on pas simplement énoncer que la décision a été prise uniquement à la lumière des faits et informations connues à ce moment-là, ou prévoir ce genre de restriction?

**Mme MacDonald:** Cela est certainement possible et c'est ce à quoi je m'attends. Nous nous inquiétons seulement du fait que les parties qui ont bénéficié d'une décision préalable pourraient alors faire des investissements qui, dans ce domaine, comme vous le savez, peuvent être très importants, et puis changer d'idée lorsque le Conseil aura la chance d'examiner les conséquences de ses actions ou de l'interprétation que pourraient en faire les autres parties. Si la décision préalable est fondée sur des justifications insuffisantes ou inadéquates, on risque de voir des entreprises faire d'énormes investissements dans une ligne commerciale.

Ce qui nous préoccupe, c'est que l'article 63 permet au Conseil, de certaines façons, de prendre d'autres décisions sans avoir recouru entièrement au processus habituel d'étude des justifications. Par conséquent, nous recommandons que les articles 62 et 63 soient modifiés pour que le Conseil soit tenu de publier, à intervalles réguliers, la substance de tous les avis, directives et décisions préalables qu'elle donnera, de manière telle que tous les intéressés, dans l'industrie, soient au courant du point de vue récent du Conseil sur toute question en particulier.

Nous recommandons également que l'article 63 soit modifié pour permettre la suspension d'une décision préalable en attendant un débat public sur les questions en cause, dans les



[Text]

sion is satisfied that *prima facie* evidence exists to suggest that the advance ruling was flawed or somehow made in error.

Those are our comments on the particular provisions of Part III and Part IV of the bill. We are available to take your questions.

**The Chairman:** Thank you both very much. As I anticipated at the beginning, your presentation, in a word, was excellent. It is exactly what we thought it would be and it will really help us in our work. We await with interest your written brief so that we can see some of the specific changes you are recommending.

I have asked Professor Hudson Janisch, who is our special consultant on this committee, to lead off the questioning because of the technical nature of a number of the things you have said.

**Professor Janisch:** I will try keep my questions short because, although this is very interesting, some of it is a little bit dry, I think we will agree.

You divided your comments between policy instruments and regulatory instruments. We have given a lot of attention to policy instruments, particularly licensing directions, review by cabinet and so on. We have given a little bit less attention to the regulatory instruments. So although I am going to ask some questions with regard to the policy instruments, I want to make sure that we spend a little time with you on the regulatory instruments because on balance our witnesses have tended more to the policy rather than the regulatory instruments, and also because it seems to me that that is where your particular expertise and competence, given where you are coming from, is particularly appropriate.

Having said that, let me start with the objectives. You emphasized very strongly, Mr. Romaniuk, that clause 7 does not give guidance as to how potential ambiguities and conflicts could be resolved. Having pointed that out, how should they be resolved? Let me suggest two possibilities that have been suggested to us by earlier witnesses. The first is to set the objectives up in strict order of priority, placing, as some witnesses would say, competition as a first priority and then going down. Other witnesses would place universal service and affordability first and then go down, perhaps even leaving competition to the very last. In other words, the legal technique proposed is one of priority.

Another technique might be to try to differentiate between ends and means. Is there some way in which we can reconsider clause 7 to differentiate between the means of achieving

[Traduction]

cas où la Commission est convaincue qu'il existe une justification *prima facie* portant à croire que la décision préalable était fautive ou d'une manière ou d'une autre erronée.

Voilà nos commentaires sur les dispositions des parties III et IV du Projet de loi. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

**Le président:** Je vous remercie tous les deux. Comme je l'avais prévu, vous avez fait une excellente présentation. C'est exactement ce à quoi nous nous attendions et cela nous aidera vraiment. Nous attendons avec intérêt votre mémoire, qui nous permettra de voir les changements particuliers que vous recommandez.

En raison de la nature technique de certaines de vos interventions, j'ai demandé au professeur Hudson Janisch, notre conseiller spécial pour ce comité, de commencer à poser les questions.

**Le professeur Janisch:** Je vais essayer de poser des questions qui soient courtes car, bien que tout cela soit fort intéressant, certains aspects sont un peu arides, je crois que nous en conviendrons.

Vous avez réparti vos commentaires entre les outils d'intervention et les outils de réglementation. Nous avons porté une grande attention aux outils d'intervention, surtout en ce qui concerne les attributions de licences, les examens par le Cabinet, etc. Nous nous sommes moins attardés sur les outils de réglementation. Aussi, même si je vais poser quelques questions concernant les outils d'intervention, je veux m'assurer que nous passerons un peu de temps sur les outils de réglementation car, dans l'ensemble, nos témoins se sont plus attardés sur les outils d'intervention que sur ceux de réglementation, et aussi parce qu'il me semble que c'est là que votre expertise et vos compétences particulières—étant donné votre provenance—seront particulièrement pertinentes.

Cela étant dit, je commencerai par les objectifs de la politique. Vous avez beaucoup insisté, M. Romaniuk, sur le fait que l'article 7 ne donne aucun conseil sur la façon de résoudre les conflits et les ambiguïtés potentiels. Le problème étant soulevé, comment devrait-il être résolu? Laissez-moi vous proposer deux possibilités qui nous ont été suggérées par des témoins précédents. La première est de fixer les objectifs par ordre strict de priorité, en commençant par le caractère concurrentiel, comme le proposeraient certains témoins, et ainsi de suite par ordre d'importance décroissante. D'autres témoins accorderaient la priorité au service universel et à son caractère abordable, et ainsi de suite, faisant peut-être même arriver le caractère concurrentiel en dernier lieu. En d'autres mots, la technique juridique proposée en est une de priorité.

Une autre technique pourrait consister à différencier la fin et les moyens. Y a-t-il un moyen de reconsidérer l'article 7 de manière à faire la différence entre les moyens d'atteindre les

[Text]

goals and the goals themselves? I wonder what thought you have given to help us in this problem of resolving the potential ambiguities and conflicts that you have in fact so ably identified for us.

**Mr. Romaniuk:** First, if you do not mind a brief digression, sitting here watching you ask your question, Professor Janisch, brought back floods of memories of being a student in your class. Both Mary and I were former students of yours. It made me wonder whether we are going to be graded at the end of this and whether you will go back and change our transcripts at the end of the day if we do not answer well.

**Professor Janisch:** I will postpone the decision on whether there is going to be a grade until I have heard your answer.

**Mr. Romaniuk:** We did not give a great deal of consideration to particular techniques that might be used to minimize some of the ambiguities or potential inconsistencies which we identified. I do think we discussed the possibility of going to a prioritization schedule, but without any particular resolution on that point. We did not, to my recollection, reach any consensus, or even discuss whether or not more attention could be paid to distinguishing between ends and means, although certainly on the surface I do not think the Media Communications Law Section has any particular preference. Our clear objective is simply to have as much clarity, as much simplicity, as much focus in that section as can reasonably be achieved in that type of section. We recognize that you are going to have some ambiguity regardless. We simply want to have it minimized.

**Professor Janisch:** Could I ask for the other legal technique, which it seems to me is the important part of your evidence to us; that is, the link between clause 7 and the rest of the act? You identified particularly the problem of the lack of an adequate link between enhanced market forces and the forbearance section.

Did the committee, when looking closely at the legislation, see any distinction between the commitment in clause 7 to foster increased reliance on market forces for the provision of telecommunications and the relatively modest aspirations of clause 39, the forbearance section, in which it was said that the purpose of forbearance was not necessarily simply to have competition but was to achieve a situation in which the Commission was confident that there would be a degree of competition sufficient to ensure just and reasonable rates and prevent unjust discrimination? Was there any consideration as to whether the ambitions to have market forces unleashed in clause 7 was not adequately followed through in the link to the forbearance section in clause 39?

[Traduction]

objectifs visés par la politique et ces objectifs eux-mêmes? Je me demande comment vous nous aideriez à régler ce problème de résolution des ambiguïtés et des conflits potentiels que vous avez mis en évidence avec tant de compétence.

**M. Romaniuk:** Tout d'abord, j'aimerais faire une petite digression et j'espère que vous ne m'en voudrez pas, professeur Janisch. Vous écoutez poser vos questions m'a ramené un tas de souvenirs de l'époque à laquelle j'étais étudiant dans votre classe. Nous sommes, Mary et moi, deux de vos anciens étudiants. Je me demande si vous allez nous attribuer une note après cette séance et si vous avez l'intention de modifier notre bulletin à la fin de la journée si nous ne répondons pas correctement.

**Le professeur Janisch:** Je réserve ma décision quant à la note jusqu'à ce que j'aie entendu votre réponse.

**M. Romaniuk:** Nous n'avons pas porté une grande attention aux techniques particulières qui pourraient être utilisées pour minimiser certaines des ambiguïtés que nous avons fait ressortir. Je crois effectivement que nous avons discuté de la possibilité d'envisager un programme de priorités, sans avoir toutefois adopté de résolution particulière à cet égard. Pour autant que je me souvienne, nous n'avons pas atteint de consensus, ni même discuté de la pertinence d'accorder une attention plus importante à la différenciation de la fin et des moyens, bien qu'à priori je ne crois pas que la Section du droit de l'information et des télécommunications ait une préférence particulière. Notre objectif vise simplement à obtenir le plus de clarté, de simplicité et de focalisation possible pour ce type de section. Nous reconnaissons que vous aurez toujours certaines ambiguïtés, quoi que vous fassiez. Nous voulons tout simplement les minimiser.

**Le professeur Janisch:** J'aimerais vous demander l'autre technique juridique, qui me semble être la partie importante de votre témoignage; soit, le lien entre l'article 7 et le reste du projet de loi? Vous avez surtout fait ressortir le problème du manque de lien adéquat entre la section sur le libre jeu du marché et celle sur l'abstention.

Le comité a-t-il, à la lecture du projet de loi, fait une distinction entre l'engagement, pris dans l'article 7, de favoriser le libre jeu des forces du marché pour la fourniture de services de télécommunications et les aspirations relativement modestes de l'article 39, consacré à l'abstention, dans lequel il est déclaré que le but de l'abstention n'est pas nécessairement d'assurer simplement une concurrence mais d'en arriver à une situation qui assurerait au Conseil un degré de concurrence suffisant pour assurer des tarifs justes et raisonnables et éviter toute discrimination injuste? S'est-on demandé si l'objectif de donner libre cours aux forces du marché dont il est question à l'article 7 n'avait pas une suite logique dans le lien avec l'article 39 sur l'abstention?



[Text]

**Mr. Romaniuk:** I can say that we did notice that distinction. In fact, we were even concerned to some extent that a definition might be drawn from clause 39 as to what a just and reasonable rate might be. A just and reasonable rate might be interpreted as being one that is the product of a competitive market, which I do not think is probably the intention of the legislative drafters.

**Professor Janisch:** Or, for example, the problem that I raised with other witnesses, the question of an unjust discrimination. In an open competitive environment that does not make very much sense.

**Mr. Romaniuk:** It does not at all. In fact, the entire objective of anyone in a competitive market is to maximize the return on each transaction. In purely competitive markets there will be a sole price across the market. You will not be able to charge less or more but, as we know, most markets are imperfect and therefore there is room for some discrimination on every single transaction. It is the nature of getting a bargain or getting ripped off.

**Professor Janisch:** I will move on to the definition section, the scope of the legislation. You raised something with the committee which in fact has just been raised with us by Stentor. Stentor said that with respect to cellular it should be a specific provision in the act putting it beyond any possible question that cellular was to be excluded from the application of the act. You seem to be suggesting that there are others—resellers, radio common carriers and others—who might be included. Do you believe that there will be sufficient clarity of definition—for example, who is a reseller or who is a radio common carrier—to allow a follow-up on Stentor's proposal with respect to cellular, or is cellular so unique that the Stentor proposal could be confined to that particular industry?

**Ms MacDonald:** I think it is quite clear that it is difficult to define any of these industries, particularly on the basis of the technology used, which is the approach that has been taken in this bill in contradistinction to the approach that was taken in the broadcasting legislation of the last few years. I think it would be extremely difficult to define any of those industries, including the cellular industry, in a watertight way.

An alternate approach may be to concentrate on the degree of activity that the government wishes to trigger its licensing and regulatory provisions. For example, with transmission facility it has tried to exclude simply ownership of a switch or some sort of processor, plus any attached wiring. That seems quite clear from the definition of transmission facility. The implication is that if all you are doing is processing telecommunications that could be more directly affected by the trans-

[Traduction]

**M. Romaniuk:** Je peux dire que nous avons effectivement noté cette distinction. En fait, nous nous sommes même dit qu'une définition d'un tarif juste et raisonnable pourrait être tirée de l'article 39. On pourrait interpréter un tarif juste et raisonnable comme étant le produit d'un marché concurrentiel, ce qui, à mon avis, n'était probablement pas l'intention des rédacteurs du projet de loi.

**Le professeur Janisch:** Ou, par exemple, le problème que j'ai soulevé avec d'autres témoins, la question d'une discrimination injuste. Dans un environnement de libre marché, cela n'a pas beaucoup de sens.

**M. Romaniuk:** Aucun sens, en effet. En fait, le seul objectif de quiconque dans un marché libre est de maximiser le rendement de chaque transaction. Sur les marchés purement concurrentiels, il y aura un seul prix sur le marché. Vous ne pourrez demander moins ou plus, mais, comme nous le savons, presque aucun marché n'est parfait et c'est pourquoi, il y a place pour une certaine discrimination sur chaque transaction. C'est la règle du jeu que de faire une affaire ou de se faire avoir.

**Le professeur Janisch:** Je vais passer à la section définition, la portée du projet de loi. Vous avez soulevé avec le comité une chose qui vient d'être soulevée ici par Stentor. Stentor déclare, en ce qui concerne le cellulaire, qu'il faudrait une disposition particulière dans la loi qui mettrait hors de tout doute que le cellulaire serait exclu du champ d'application de la loi. Vous semblez suggérer qu'il y en a d'autres—revendeurs, entreprises de radiocommunications et autres—qui pourraient être inclus. Croyez-vous que les définitions seront suffisamment claires—par exemple, qui est un revendeur ou un radiocommunicateur—pour permettre un suivi à la proposition Stentor en ce qui concerne le cellulaire, ou le cellulaire a-t-il un caractère tellement unique que la proposition Stentor pourrait être confinée à cette industrie en particulier?

**Mme MacDonald:** À mon avis, on peut difficilement distinguer chacune de ces industries, surtout pas à partir de la technologie qu'elles utilisent. Or voilà l'approche adoptée par les rédacteurs du projet de loi, approche qui vient en contradiction avec celle qui a présidé, ces dernières années, à l'élaboration de la loi sur la radiodiffusion. Je crois qu'il serait extrêmement difficile de délimiter clairement le champ de ces industries, y compris celle du cellulaire.

Une autre approche possible consisterait à déterminer le type d'activité que le législateur souhaite viser par ses dispositions en matière d'attribution de licence et ses prescriptions réglementaires. Par exemple, si on se fie à la définition d'«installation de transmission», il a tenté d'exclure la propriété des appareils servant uniquement à la commutation ou au traitement de signaux de télécommunication, de même que toutes les installations auxiliaires. Cela signifie que si les acti-

[Text]

mission medium itself, that you should not be subject to the application of the act.

This is not something that we have discussed with the rest of the section, but it seems to me that it would probably be more useful to focus on exactly what kind of activity it is that the government wishes to trigger the legislation rather than any particular technology, not least because the technology changes so fast in this business.

**Professor Janisch:** Thank you. That was very helpful.

I was struck by the forcefulness of the section's presentation with respect to the licensing powers. We have heard many witnesses on that. It has probably been the most common theme raised with us. You pointed out, I believe very effectively, that the licensing power might not be needed for the question of Canadian ownership or for the question of new entrants, that there were other provisions that could deal adequately with that. But the one you did not mention, which was one that the minister placed a good deal of emphasis on when he was before us, was that the third leg justifying the licensing is provincial consultation. I noticed that in your presentation you did not have any reference to the possible link between a licensing power and provincial consultation and I wonder if you have given that any thought.

**Mr. Romaniuk:** No, we did not actually deal with that in our deliberations, but I am not so certain that provincial consultation cannot just as easily be obtained through existing mechanisms. Again, there is a fairly well established regulatory regime relating to the radio frequency spectrum where control of entry is, or at least can be, quite effective. It must be recalled that most carriers in the country, whether cellular, radio common carriers, paging companies, telephone companies or competitors, use the radio frequency spectrum. I am not aware of any single carrier in the country right now, perhaps with one small exception, that uses no radio facilities and would not, in future, use some radio facilities.

**Professor Janisch:** But again, with respect, your response is very much concerned with control of new entrants. The point of my question was that the minister has emphasized that the role of licensing is tied in very much to the unprecedented new commitment to consultation with the provinces. I wonder if you can address that specifically.

[Traduction]

vités d'une entreprise consistent exclusivement à traiter des signaux de télécommunication qui peuvent être «transformés» directement par le moyen de transmission, celle-ci ne devrait pas être assujettie à la loi.

Je n'ai pas abordé cette question avec les autres membres de la Section, mais il semble qu'il serait plus utile de se concentrer sur le genre d'activité que le gouvernement souhaite viser par sa législation, plutôt que sur un type ou l'autre de technologie, notamment en raison de l'évolution tellement rapide de la technologie dans ce domaine.

**Le professeur Janisch:** Merci. Votre témoignage nous a été très utile.

J'ai été impressionné par la force de la présentation de la Section en ce qui a trait aux pouvoirs en matière d'attribution de licence. Nombre de témoins nous ont entretenus de cette question. Il s'agit probablement du thème le plus souvent abordé devant nous. Vous avez souligné, de façon très convaincante à mon avis, que les dispositions relatives au pouvoir d'attribuer des licences pourraient être superflues, pour ce qui est de la question de la propriété canadienne ou de celle des nouveaux-venus: d'autres dispositions existent pour régler ces aspects. Mais vous avez omis de mentionner le troisième motif qui justifie les pouvoirs en matière d'attribution de licence, soit la tenue de consultations avec les provinces. Le ministre, d'ailleurs, a passablement insisté là-dessus lors de son témoignage. J'ai remarqué que votre présentation ne fait aucune référence au lien possible entre des pouvoirs en matière d'attribution de licence et la tenue de consultations avec les provinces et je me demande si vous avez réfléchi à cette question.

**M. Romaniuk:** Non, nous n'avons pas abordé le sujet lors de nos délibérations, mais je ne suis pas sûr que l'on ne puisse obtenir l'avis des provinces au moyen d'autres mécanismes déjà en place. Encore une fois, nous disposons d'une réglementation bien établie en ce qui a trait à la gestion du spectre des radiofréquences, qui en gère, ou du moins, est en mesure d'en gérer efficacement l'accès. Il convient de rappeler que la plupart des entreprises de communications canadiennes, qu'il s'agisse de communications cellulaires, par radio ou par téléavertisseurs, de compagnies de téléphone ou de leurs concurrents, utilisent le spectre des radiofréquences. Je ne connais aucune entreprise de communication canadienne, sauf une, de faible envergure, qui n'utilise des installations radio et qui n'aurait pas à utiliser, dans l'avenir, quelque installation radio.

**Le professeur Janisch:** Mais encore une fois, sauf votre respect, vous semblez très fortement préoccupé par le fait de limiter le nombre des nouveaux-venus. Mais mon but, par ma question, était de rappeler que le ministre a insisté sur le fait que les pouvoirs en matière d'attribution de licence sont intimement liés à son nouvel engagement de consulter les pro-



[Text]

**Mr. Romaniuk:** I do not understand the question, then, because it seems to me that there is no handicap to provincial consultation at any juncture. We assumed that all of these consultations were centered on the ownership issue and the terms and conditions which would apply to carriers operating within a given province.

**Professor Janisch:** Let me give you a hypothetical. If the power under licensing and provincial consultation is specific to a new service, does the minister, in order to make consultation more meaningful, need a power effectively addressing the question of particular carriers in particular provinces?

**Mr. Romaniuk:** Again, consultation can take place both at the commission level and at the level of the Department of Communications on the licensing and radio side, and also for interconnection decisions. We saw detailed and very good representations from four provincial governments. Ontario, B.C., Saskatchewan and Alberta all participated in what were called the "IX-2" proceedings, the Unitel and B.C. applications for interconnection. I am speaking individually because we did not canvass this in detail in the Media Communications Law Section analysis of this issue. I would hate to think that one would create a large and potentially duplicative administrative regime to cover off something which could be much more effectively accomplished through alternative, less costly and less time-consuming alternatives.

**Professor Janisch:** So I take it that, not speaking in the name of the section but in your name and with your experience, you are a little sceptical about this link between the consultation and the licensing power in that it does not spring out as an obvious connection?

**Ms MacDonald:** I do not think it sprung out to us in our deliberations. I would like to add that we did point out that, on the introduction of any group of new services, commission approval is required. That is something that could be the subject of a direction, which is certainly something that could be the subject of consultation.

The other point is that the minister's statement that he wishes to use the licensing provisions as a way to ensure that there is a considerable degree of provincial consultation raises with us the question as to exactly what conditions of licence he may have in mind.

You were talking earlier about the linkage between the objectives clause and the rest of the legislation. One of the questions we have is that if the objectives clause is as inter-

[Traduction]

vines. Pourriez-vous vous exprimer précisément sur cette question?

**M. Romaniuk:** Je ne comprends pas la question, alors, car il me semble que rien n'empêche jamais de consulter les provinces. Nous croyions que toutes ces consultations portaient principalement sur la question de la propriété et sur les conditions que devraient respecter les entreprises pour exercer leurs activités dans une province donnée.

**Le professeur Janisch:** Posons une hypothèse. Si les pouvoirs en matière d'attribution de licence ainsi que les consultations avec les provinces visent spécifiquement un nouveau service, le ministre a-t-il besoin, pour donner plus de poids à ces consultations, de détenir des pouvoirs concernant la présence d'entreprises particulières dans des provinces?

**M. Romaniuk:** Encore une fois, pour ce qui est de l'attribution de licences et du spectre des radiofréquences, ainsi que pour les décisions relatives aux interconnexions, les consultations peuvent se tenir tant au niveau du Conseil qu'au niveau du ministère des Communications. Nous avons entendu des témoignages très complets et très intéressants de la part de quatre gouvernements provinciaux. L'Ontario, la Colombie-Britannique, la Saskatchewan et l'Alberta ont tous participé à ce que nous avons appelé les travaux «IX-2», soit ceux qui ont porté sur les demandes d'interconnexion présentées par Unitel et B.C. Je parle en mon nom personnel car la Section du droit de l'information et des télécommunications n'a pas examiné cette question de près. Je m'opposerais à l'idée de mettre sur pied un cadre administratif lourd, qui risquerait au surplus de faire double emploi, pour accomplir quelque chose que l'on peut faire autrement, de façon plus efficace, plus économique et plus rapide.

**Le professeur Janisch:** Alors, je crois comprendre que vous ne parlez pas au nom de la Section, mais en votre nom propre et que d'après votre expérience, vous êtes quelque peu sceptique quant à ce lien entre la consultation et les pouvoirs en matière d'attribution de licence, car il n'est pas évident?

**Mme MacDonald:** Je ne crois pas que ce lien nous soit apparu clairement au cours de nos délibérations. Nous avons en outre remarqué que la mise en place de tout nouvel ensemble de services nécessite l'approbation du Conseil. Voilà quelque chose qui pourrait faire l'objet d'une directive, laquelle pourrait certainement être l'objet de consultations.

J'aimerais également porter à votre attention que la déclaration du ministre selon laquelle il souhaite utiliser les dispositions relatives à l'attribution de licence comme un moyen de garantir la tenue de consultations avec les provinces soulève la question à savoir quelles conditions de licence il a en tête.

Vous parliez tout à l'heure des liens entre l'article relatif aux objectifs et le reste de la loi. Ce qui nous inquiète entre autres, c'est le genre de conditions de licence qui se rattache-

[Text]

nally ambiguous or inconsistent as it can be under the reading that a number of people have given to it, exactly what kinds of conditions of licence will be hung on the objectives clause? The government may well have strong policy objectives with which we would have no quarrel, but there could certainly be a great deal of more clarity on this aspect of the legislation.

**Professor Janisch:** I want to move on to regulated instruments. Ms Macdonald, in your evidence to us you talked about the so-called "in-out" power, the forbearance power. To ensure that the members of the committee are conversant with this insider technology, what exactly is involved in "in-out", and why should we be concerned with "in-out"?

**Ms MacDonald:** As you know, Professor Janisch, the background of that particular power is that it comes from the Bell Canada Act. It was a response to Bell Canada's reorganization in the 1982-83 time period under which Bell Canada, the regulated entity, became separate from Bell Canada Enterprises, the ownership group. BCE, the ownership group, then thought and intended to be able to conduct any sort of activities outside the regulated entity.

This was something that the CRTC was concerned with. So it pressed the government, in producing new legislation on Bell Canada, to give it this in-out power. It could use the power—although it never has in the five years that it has had the power—to bring an activity, which it believes should be regulated, within the scope of the regulated entity it deals with. Conversely, it could use the power to exclude an activity, which it thinks is competitive, from the activities of that regulated entity on the grounds it may be concerned that the competitive activities are being cross-subsidized for monopoly revenue so that monopoly subscribers are paying too much and also so that competitors to that competitive activity are placed at a disadvantage because the activity is being under-priced.

**Professor Janisch:** Your concern would be that the legislation, as it stands now, would go much further than that perfectly legitimate and understandable concern.

It could be called a "way-out" power; that is, you would completely exclude the carrier from ever being able to go into the business beyond what has previously been done?

**Ms MacDonald:** That is right. Our concern is that clause 40(2), as it is worded, suggests that the Commission can order the carrier not to undertake the activity at all. We appreciate that the Canadian carrier is the regulated entity under the structure of this bill, but we think the wording goes further than was intended and further than is necessary to accomplish the goal of the government.

[Traduction]

ront à cet article si ambigu et incohérent, selon la lecture que plusieurs en ont faite. Le gouvernement peut certes avoir des objectifs très solides en principe, auxquels nous sommes prêts à concourir, mais il y aurait lieu de clarifier cette partie de la loi.

**Le professeur Janisch:** J'aimerais passer à la question des instruments législatifs. Madame MacDonald, dans votre témoignage, vous avez parlé du soi-disant pouvoir de «non-exercice», du pouvoir d'abstention du Conseil. Pour faire en sorte que les membres du comité saisissent bien ce jargon, que veut dire exactement l'abstention et pourquoi devrions-nous nous préoccuper de cette notion?

**Mme MacDonald:** Comme vous le savez, professeur Janisch, ce pouvoir particulier remonte à la *Loi sur Bell Canada*, qui faisait suite à la réorganisation de Bell Canada en 1982-1983 le laps de temps durant lequel Bell Canada, l'entreprise réglementée, est devenue distincte des Entreprises Bell Canada, le groupe propriétaire. Ce dernier s'est alors avisé qu'il pouvait entreprendre toutes sortes d'activités à l'extérieur de l'entreprise réglementée.

C'est ce qui a inquiété le CRTC. Alors il a instamment demandé au gouvernement, lors de l'élaboration de la nouvelle loi sur Bell Canada, de lui donner ce pouvoir «discrétionnaire». Il pourrait utiliser ce pouvoir—bien qu'il ne l'ait jamais exercé durant les cinq années qu'il lui était loisible de le faire—pour faire entrer une activité qu'il croit devoir être réglementée sous l'emprise de l'entreprise réglementée visée. Inversement, il pourrait utiliser ce pouvoir pour exclure une activité qu'il estime être concurrentielle aux activités exercées par l'entreprise réglementée visée, parce qu'il trouve inquiétant le fait que les activités concurrentielles bénéficient d'une aide d'interfinancement à même les revenus de monopole, de sorte que les abonnés paient plus qu'ils ne devraient, et aussi parce que les concurrents à ladite activité sont désavantagés du fait que celle-ci s'exerce à un prix trop bas.

**Le professeur Janisch:** Vous vous inquiétez donc du fait que le projet de loi, tel qu'il se présente, va beaucoup plus loin qu'il n'est légitime et logique qu'il le soit.

On pourrait appeler ceci un droit de «sortie»; dans ce sens que vous pourriez empêcher totalement l'entreprise d'aller plus loin dans ses affaires qu'il n'a été le cas précédemment?

**Mme MacDonald:** C'est juste. Nous nous inquiétons du fait que les dispositions actuelles de l'alinéa 40(2) laissent croire que le Conseil peut ordonner à l'entreprise de cesser l'activité visée complètement. Nous comprenons que l'entreprise canadienne visée est l'entreprise réglementée, mais nous estimons que le libellé va plus loin que prévu et même plus qu'il n'est strictement nécessaire.



[Text]

**Mr. Romaniuk:** We also made note in our written submission of the fact that the wording in subclause 40(2) and the wording in clause 39 are almost the same. In other words, the test for when the commission would apply or exercise its forbearance power—that is to say, allow the carrier to engage in an activity without regulation—is virtually the same test as the Commission would employ in telling the company to get rid of it, possibly not just to an affiliate but to somebody you don't even know. The consequences of those two acts using the same test are very different. It begs this question: How do you decide which of those two powers to use when you are using very close to the same test?

**Professor Janisch:** A number of witnesses before the committee have praised the breadth of clause 33(5). It gives the Commission a greater ability to move away from traditional rate-based rate of return regulation into the field of incentive regulation. You explained that that was all very well and good, but it did not cover what you called a “social contract”. That is a term that has not been bandied around this committee for a couple of weeks. What is the purpose of a social contract in legislation, and why should we be concerned to make sure that clause 33(5) allows for a social contract?

**Mr. Romaniuk:** I do not want to suggest that the members of the Media and Legal Communications Section of the Canadian Bar Association are experts on social contracts. I am not aware of any social contracts in place in Canada. We do know that they have been used at least twice in Vermont, and Vermont was the pioneer in employing this alternative means of regulation.

Basically what happens is that a contract, an agreement, is struck between the regulated carrier and either the regulator, as the other contracting party, or the government itself, with certain key monitoring, verification and compliance responsibilities bestowed upon the regulator.

You might imagine a contract between a telephone company in Canada with the federal government as enforced by the CRTC. That contract could cover anything and everything with respect to the day-to-day operations of that carrier. It depends on how broad you would like the contract to be.

The basic objective of moving towards a social contract is that you would seek to define as many of your obligations as possible under that contract and build in as much flexibility as you can in terms of fulfilling those obligations to eliminate the repetitive nature of many types of regulatory activities which take place.

You do not even have to go so far as to imagine it. It is a simple fact that most regulated entities provide thousands of services. Any time you change so much as a comma in the tariff of one of those services, you must go back to get

[Traduction]

**M. Romaniuk:** Nous faisons également observer dans notre mémoire que le libellé de l'alinéa 40(2) et celui de l'article 39 sont pratiquement les mêmes. En d'autres termes, le critère en vertu duquel le Conseil exercera son pouvoir d'abstention —c'est-à-dire de laisser l'entreprise libre d'exercer une activité sans entrave—est à peu près le même que celui qu'il utilisera pour lui dire de cesser ladite activité, peut-être pas seulement à une filiale, mais à quelqu'un que vous ne connaissez même pas. Mais les conséquences de ces deux décisions résultant d'un même critère sont différentes. Ce qui m'amène à la question suivante: Comment décider entre ce pouvoir ou cet autre lorsque vous vous servez d'à peu près le même critère?

**Le professeur Janisch:** Plusieurs personnes ayant témoigné devant ce comité ont loué la portée de l'alinéa 33(5). Il donne au Conseil une plus grande latitude de s'écarter de la méthode fondée sur le taux de rendement par rapport à la base tarifaire pour adopter une qui stimule la productivité. Vous avez expliqué que tout cela était très bien, mais que cela ne couvrirait pas ce que vous avez appelé un «contrat social». Voilà un terme dont ce comité n'a plus entendu parler depuis deux semaines. Quel est le but d'un contrat social en matière de législation, et pourquoi devrions-nous veiller à ce que l'alinéa 33(5) prévoit un contrat social?

**M. Romaniuk:** Je ne voudrais pas laisser entendre que les membres du Service des communications juridiques et avec les médias de l'Association du Barreau canadien soient des spécialistes des contrats sociaux. Je ne suis au courant d'aucun contrat social au Canada. Mais nous savons qu'on s'en est servi au moins deux fois au Vermont et que c'est le Vermont qui a lancé cette méthode réglementaire de rechange.

En gros, ce qui se passe est qu'un contrat, un accord, est conclu entre l'entreprise réglementée et soit l'organisme de réglementation, soit le gouvernement lui-même, avec certaines responsabilités essentielles de surveillance, vérification et contrôle incombant à l'organisme.

Vous pouvez imaginer un contrat entre une société de téléphone au Canada et le gouvernement fédéral, et appliqué par le CRTC. Un tel contrat pourrait couvrir n'importe quoi en ce qui touche les opérations quotidiennes de cette entreprise. Tout dépend de la portée que vous donnez au contrat.

Un contrat social a pour but essentiel de tenter de définir autant d'obligations que vous le désirez en termes de ce contrat et de lui donner toute la souplesse que vous pouvez pour respecter ces obligations visant à vous affranchir de tous les genres d'actions de réglementation à caractère répétitif qui se manifestent.

Vous n'avez même pas besoin d'aller très loin pour imaginer cela. Il est connu que la plupart des entreprises réglementées fournissent des milliers de services. Chaque fois que vous voulez changer ne serait-ce qu'une virgule dans la structure

[Text]

approval to change the comma or, in most cases, something somewhat more substantial.

The bottom line is that there are many repetitive acts involved in the regulation of regulated carriers. What a contract tries to do is to define, as well as possible, a basic set of obligations, build some flexibility into how those obligations will be monitored and fulfilled, and then freeze that for a year or two years—or whatever term that you can agree upon—subject to certain different milestones or criteria being met: For example, whether you have the freedom to raise your rates 2 per cent subject to productivity going up 4 per cent; or, there is no need to obtain approval for a certain subset of rates under the contract because we are satisfied that it is not necessarily in the public interest.

There is no single mold or model for such contracts, but the concern we had with the clause which would presumably allow for these contracts—which the government itself believes are allowed for under the legislation—is that the rest of the act continues to remain in place. So even though one clause says that you can have a social contract, all the other clauses say you cannot charge a rate unless you have the tariffs approved and you have filed with the commission and the commission has approved. Unless you link those two up, in our view you cannot have a social contract. To deny that flexibility when it is clearly the government's intention to have that flexibility, in our view, would be a shame.

**Professor Janisch:** I was struck by the forcefulness of your presentation with respect to the role of the Competition Act. You did not dodge that. You said that it must be resolved in the legislation, that Parliament has an obligation to do something about setting the means and bounds of the role of the Competition Act and the Telecommunications Act.

We, as you know, had the director before us and he said that it had to be resolved by the courts and that there was no way that this could be resolved by a legislative act. I would like you to briefly tell the committee why you believe it can be resolved by a legislative act without having to wait for the vagaries of a court litigation.

**Mr. Romaniuk:** I hope there is no particular magic in this answer because I do not see any particular magic in it. If there is no guidance given in this legislation as to whether or not the Competition Act applies, then most assuredly the first instance that we have of forbearance will likely end up in the courts

[Traduction]

tarifaire d'un de ces services, vous devez obtenir l'approbation de changer cette virgule ou, dans la plupart des cas, quelque chose de plus substantiel.

Le fait est que les actions à caractère répétitif sont nombreuses qui touchent le règlement des entreprises réglementées. Le but d'un contrat est de tenter de définir le mieux possible un ensemble d'obligations de base, d'établir une certaine souplesse quant à la façon dont ces obligations seront contrôlées et remplies et, finalement, de geler le tout pendant un an ou deux—ou pour toute autre période sur laquelle on peut s'entendre—à la condition que certains jalons ou critères soient respectés: par exemple, que quelqu'un ait la possibilité d'augmenter sa tarification de deux pour cent quand la productivité augmente de quatre pour cent; ou qu'il ne soit pas nécessaire d'obtenir une approbation pour un certain sous-ensemble de tarifs dans le cadre du contrat parce que nous estimons que ce n'est pas nécessairement dans l'intérêt du public.

Il n'y a pas qu'un seul moule ou modèle pour des contrats de ce genre, mais ce qui nous inquiétait en ce qui concerne l'article qui permettrait vraisemblablement la signature de tels contrats —que le gouvernement lui-même estime permis dans le cadre de la loi — est de savoir si le reste de la loi continuera de s'appliquer. Donc, même si un article indique que vous pouvez signer un contrat social, tous les autres articles indiquent que vous ne pouvez pas charger un taux donné sans que les tarifs ne soient approuvés, c'est-à-dire qu'ils aient été présentés à la commission et que cette dernière les aient approuvés. À moins de faire le lien entre ces deux aspects, nous croyons qu'il est impossible d'avoir un contrat social. Le fait de nier cette souplesse alors que le gouvernement en manifeste clairement l'intention serait, selon nous, une honte.

**Le professeur Janisch:** J'ai été frappé par la vigueur de votre présentation en ce qui concerne le rôle de la Loi sur la concurrence. Vous ne vous êtes pas dérobé. Vous avez dit que le problème doit être résolu dans le projet de loi, que le Parlement à l'obligation de faire quelque chose quant aux moyens et aux limites du rôle de la Loi sur la concurrence et de la Loi sur les télécommunications.

Comme vous le savez, le directeur est venu témoigner devant nous et il a déclaré que la question devait être résolue par les tribunaux et qu'il n'y avait aucun moyen que ce soit fait par une loi. J'aimerais que vous expliquiez brièvement au comité pourquoi vous croyez que cela peut être résolu par une mesure législative sans avoir à attendre les fantaisies d'une bataille juridique devant les tribunaux.

**M. Romaniuk:** J'espère qu'il n'y a pas de magie dans votre réponse, parce que je n'en ai pas vu. Si ce projet de loi ne donne pas de ligne de conduite, à savoir si oui ou non la Loi sur la concurrence s'applique, alors, il va sans dire que le premier cas d'abstention que nous aurons se retrouvera probable-



**[Text]**

shortly after somebody complains about something that a carrier, whose activities have been relieved of regulation, is engaging in. The first level of any court's decision need not be determinative, and, as different fact situations arise, you will have appeals and new cases arising.

It seems to us a golden, lost opportunity for Parliament to set out its own intention. If the Competition Act is to apply, we would urge you to let the industry and the regulator and all other participants know. It is certainly within Parliament's power to make that type of indication in the legislation. It is merely a question of will.

Does Parliament want competition law to apply to activities which are no longer being regulated? Or does Parliament want to leave the determination of what happens to those activities up to the courts?

**Senator Graham:** I am wondering whether or not either of you have been or are counsel to any of the groups that have appeared before this committee to make presentations with respect to this legislation? I ask this for a reason.

The minister made much of the consultative process—prior to the introduction of this bill—with the provinces and within the industry. You have come here today with some very sweeping recommendations. You have expressed much concern about many clauses of the bill.

Again, are either of you counsel to any of the groups or organizations that have appeared before us? Has the CBA, the barristers association, been consulted?

**Mr. Romaniuk:** As I mentioned in the introduction, I am employed as a director of regulatory matters for a telephone company, AGT Limited. I was not involved in any submissions by my employer or by industry associations to which my employer belongs. In fact, many of the submissions made here would probably be seen as somewhat unfavourable, if not quite unfavourable, to the interests of my employer and other associations to which it belongs.

When we put this presentation together, we consulted within a fairly small group of active telecommunications lawyers in the country. I would suspect that there are probably not more than 50 or 60 active telecommunications lawyers in the country. In terms of the consultations we undertook, we had representations from counsel for consumers, for low-income public interest groups, for business groups, for telephone com-

**[Traduction]**

ment devant les tribunaux peu de temps après que quelqu'un se soit plaint de quelque chose qu'une entreprise, dont les activités ont été exemptées du règlement, a fait. Le premier niveau de décision de tout tribunal n'a pas à être déterminant et, selon les diverses situations qui se présentent, il y aura des appels et de nouveaux cas se présenteront.

Il nous semble que le gouvernement perd une chance en or de faire valoir ses propres intentions. Si la Loi sur la concurrence devait s'appliquer, nous vous demandons instamment de le laisser savoir à l'industrie, à l'organisme de réglementation et à tous les autres participants. Le Parlement à certainement le pouvoir d'intégrer ce genre d'indication dans le projet de loi. C'est simplement une question de volonté.

Le Parlement souhaite-t-il que la Loi sur la concurrence s'applique aux activités qui ne sont plus réglementées ou veut-il laisser aux tribunaux le pouvoir de déterminer ce qui arrivera à ces activités?

**Le sénateur Graham:** Je me demande si l'un ou l'autre d'entre vous a été ou est conseiller pour l'un ou l'autre des groupes que a fait une présentation devant ce comité en ce qui concerne le projet de loi? J'ai une raison pour poser cette question.

Le ministre s'est beaucoup intéressé au processus de consultation—avant le dépôt de ce projet de loi—avec les provinces et l'industrie. Vous venez ici aujourd'hui avec des recommandations pour le moins radicales. Vous avez exprimé vos inquiétudes au sujet de nombreux articles de ce projet de loi.

Je vous le demande une fois de plus, l'un ou l'autre d'entre vous a-t-il été conseiller de l'un des groupes ou organismes qui se sont présentés devant nous? Est-ce que l'ACR ou l'association des avocats ont été consultés?

**M. Romaniuk:** Comme je l'ai mentionné au début de ma présentation, je suis employé à titre de directeur responsable des questions de réglementation pour une compagnie téléphonique, l'AGT Limited. Je ne suis engagé dans aucune des propositions faites par mon employeur ou par des associations industrielles auxquelles mon employeur appartient. En fait, bon nombre des propositions qui vous ont été soumises auraient probablement été perçues comme étant quelque peu défavorable, sinon relativement défavorable, aux intérêts de mon employeur et à d'autres associations auxquelles il appartient.

Lorsque nous avons rédigé cette présentation, nous avons consulté un groupe relativement restreint d'avocats engagés dans le domaine des télécommunications au pays. Je dirais qu'il n'y probablement pas plus de 50 à 60 avocats qui pratiquent activement dans le domaine des télécommunications au pays. Quand aux consultations proprement dites, nous avons entendu des conseillers auprès de consommateurs, de groupes

[Text]

panies, for competitors to major carriers, counsel who have represented small players and large players, representation from the West Coast to the East Coast and most places in between, from counsel who have acted for provincial regulators and federal regulators and who have appeared before provincial and federal regulatory bodies.

**Senator Graham:** Is the same true for you, Ms MacDonald?

**Ms MacDonald:** As Mr. Romaniuk mentioned when he introduced me, I have a background with government. I worked for the CRTC, the Director of Investigation and Research, and the Department of Communications as legal counsel.

My employer at the time that this bill was being drafted was the Department of Justice. So I was counsel to the DOC during some portion of this, but I do not represent and have not represented anyone who has been consulted on this bill other than the government itself.

**Senator Graham:** I am glad to hear that you had that degree of consultation among various groups and that representations were made to your group within the Canadian Bar Association, but I am more interested in finding out what kind of a consultative process went on between the minister, or his representatives in the department, and the Canadian Bar Association.

**Ms MacDonald:** None whatsoever to this point. There is a tradition between the Department of Justice and the Canadian Bar Association of holding a meeting in October every year. It has taken place for the last three years. During the meeting, the Canadian Bar Association sections may be given advanced notice of the main activities within the agenda of the Justice lawyers in any particular section; but, there has never been any discussion in the context of those meetings of the substance of this bill or even of its imminence.

**Senator Graham:** Can you give us an idea of what chances there are for your representations today, those of your group within the CBA, of getting final approval by the CBA? What I am getting at is how serious should we be taking your representations?

**Mr. Romaniuk:** The representation is very, very serious. I should mention the norm is that probably far more submissions are made by the individual sections of the Canadian Bar Association than having the Canadian Bar Association itself step out on any particular piece of legislation. That is just a reflection of reality. The sections themselves are far more concerned and involved with and have more experience with the issues at stake.

Our own plan with respect to our submission was to use this as our core submission, build on any amendments which

[Traduction]

de défense de l'intérêt du public à faible revenu, de groupes d'affaires, de compagnies de téléphone, de concurrents des entreprises importantes, de conseillers qui avaient représenté des petits joueurs comme des grands, des représentants de la côte ouest à la côte est, des conseillers qui ont agi pour des organismes provinciaux et fédéraux de réglementation et qui ont été entendus par eux.

**Le sénateur Graham:** En est-il de même pour vous madame MacDonald?

**Mme MacDonald:** Comme monsieur Romaniuk l'a mentionné au moment de me présenter, je n'en suis pas à mes premières armes au gouvernement. J'ai travaillé pour le CRTC, le Directeur des enquêtes et recherches et le ministère des Communications, à titre de conseillère juridique.

Pendant l'ébauche du présent projet de loi, j'étais à l'emploi du ministère de la Justice. J'ai donc agi à titre de conseillère pour le MDC pendant une partie des travaux, mais je ne représente, et ne n'ai jamais représenté, aucun autre organisme consulté à l'égard du projet de loi que le gouvernement lui-même.

**Le sénateur Graham:** Je suis heureux d'apprendre qu'il y a eu ce niveau de consultation entre les divers groupes et qu'il y a eu représentation auprès de votre groupe, au sein de l'Association du Barreau canadien. Toutefois, je m'intéresse davantage au genre de consultation entreprise entre le ministre, ou ses représentants au ministère, et l'Association du Barreau canadien.

**Mme MacDonald:** Aucun mécanisme n'a été mis en oeuvre à ce jour. Traditionnellement, le ministère de la Justice et l'Association du Barreau canadien se rencontrent tous les ans, en octobre. Il en est ainsi depuis trois ans. Au cours de cette rencontre, diverses sections de l'Association peuvent être informées des principales activités des avocats du ministère de la Justice oeuvrant pour une section donnée. Mais jamais au cours de ces rencontres a-t-il été question de la teneur du présent projet de loi, ni même de son imminence.

**Le sénateur Graham:** Pouvez-vous nous donner un aperçu des chances que l'Association donne son approbation définitive aux représentations de votre groupe auprès de l'Association? En fait, j'essaie de déterminer l'importance qui devrait être accordée à vos représentations.

**M. Romaniuk:** Cette représentation est de la plus haute importance. Je dois mentionner que généralement, les diverses sections de l'Association du Barreau canadien font beaucoup plus de présentations au sujet d'un projet de loi particulier que l'Association elle-même, en tant qu'entité. Ce n'est qu'un reflet de la réalité. Les diverses sections s'intéressent plus directement aux enjeux et possèdent plus d'expérience pour traiter des questions connexes.

En ce qui concerne notre présentation, nous avions l'intention de l'utiliser comme notre présentation de base, de



[Text]

would come from the Senate committee, and then work towards having a submission on the part of the Canadian Bar Association by the time this proceeds to the House. Our estimation is that the deliberations of this committee would be under way, if not complete, before the normal approval process would be complete within the Canadian Bar Association.

**Senator Graham:** That is reality and common sense.

I want to refer to clause 7. There are those who would probably say that you have done a lot of nit-picking in there. That is also reality and very helpful to us. That is what lawyers are employed for, to cross the Ts and dot the Is. When you say that ambiguities in clause 7 will provide no real licensing regime, there are those who would argue that this might be such a serious flaw that they wonder whether we can or should have a licensing regime at all. I am wondering if you would agree with that. That is the first part of the question.

There are those who wonder about the benefit of a telecommunications bill at the present time. You say that clause 7 is replete with contradictory statements regarding national objectives. I think you also suggested that the lack of clarity would result in numerous appeals in the courts. That may be good business for lawyers. You have mentioned many concerns with other clauses of the bill. Is the bill fixable? Can it be repaired? Should it be withdrawn? Are we, as someone said, putting the cart before the horse, when there are those of us who have suggested that we really do not have a comprehensive telecommunications policy or strategy in the country? Can we—I do not want to put a lot of questions but they are all related—repair this bill? Can we do it at the same time as we are developing a strategy? Should we have the strategy first?

**Mr. Romaniuk:** I believe the bill is eminently repairable, to use your wording. We did not come in hoping to torpedo this legislation. We are supportive of it. We believe it is an excellent vehicle for reform. We did have some substantive concerns, some technical concerns. They are certainly amenable to repair and improvement. I think it perhaps would be a greater loss to lose all of the legislation than to enact less than perfect legislation. When I say that, I would hope that whatever is enacted is an improvement over what we see now.

**Ms MacDonald:** If I may add, that is certainly the consensus of the discussions among our group, that there is a great deal of good in this bill, that it does clarify the situation for a number of the people directly involved and affected by the legislation. Our recommendations are mostly in the nature of

[Traduction]

la modifier en fonction des amendements proposés par le comité du Sénat, puis d'en préparer une au nom de l'Association du Barreau canadien avant la présentation du projet à la Chambre. Nous estimons que les délibérations de ce comité seront entreprises, et probablement terminées avant l'achèvement du processus normal d'approbation au sein de l'Association du Barreau canadien.

**Le sénateur Graham:** C'est faire preuve de réalisme et de bon sens.

Veillez vous reporter à l'article 7. Certains diront sans doute que cet article a donné lieu à beaucoup de tatillonnages. C'est aussi faire preuve de réalisme, et cela nous aide grandement. Les avocats sont là justement pour mettre la dernière main à ce genre de travail. À propos des ambiguïtés de l'article 7, qui, selon vous, empêchent l'instauration d'un véritable régime de permis, certains pourraient soutenir que ce problème est si sérieux qu'il faut se demander si nous sommes en mesure de mettre en place un tel régime, ou si on doit même le faire. Je me demande si vous abonder dans ce sens. Voilà pour le premier volet de ma question.

D'autres se demandent si l'élaboration d'un projet de loi sur les communications est utile pour le moment. Vous dites que l'article 7 est plein de contradictions en ce qui concerne les objectifs nationaux. Vous semblez aussi laisser entendre que ce manque de clarté entraînera de nombreux recours en appel devant les tribunaux. Les avocats auraient de quoi se réjouir. Vous avez aussi fait part de vos nombreuses inquiétudes concernant d'autres articles du projet de loi. Ce projet de loi peut-il être amendé, ou rafistolé? Devrait-il être retiré? Sommes-nous, comme on l'a déjà dit, en train de mettre la charrue devant les boeufs, comme l'ont laissé entendre certains d'entre nous qui pensent que nous n'avons pas au Canada de véritable politique ou stratégie globale? Pouvons-nous rafistoler ce projet de loi? Pouvons-nous le faire en même temps que nous élaborons une stratégie? Devrions-nous d'abord disposer d'une stratégie? Je ne demande pas réponse à toutes ces questions, mais elles sont reliées et forment un tout.

**M. Romaniuk:** Je crois que le projet de loi peut très bien être rafistolé, pour utiliser votre langage. Nous ne sommes pas venus ici avec l'intention de le torpiller. Nous le soutenons. Nous croyons qu'il s'agit là d'un excellent instrument de réforme. Nous avons certes des inquiétudes sérieuses, d'ordre technique. Il est certainement possible de corriger ses défauts. Je pense que l'élimination complète de la loi serait pire que la promulgation d'une loi imparfaite. J'espère toutefois que la nouvelle loi améliorera la situation actuelle.

**Mme MacDonald:** Je me permettrais d'ajouter, et cela fait l'objet d'un consensus dans notre groupe, qu'il y a beaucoup de bons éléments dans ce projet de loi, qu'il clarifie la situation pour de nombreuses personnes directement concernées par cette loi. Nos recommandations ont surtout trait à la

[Text]

improvements. The question of whether or not it is necessary to have a clear set of objectives to allow a regulator more flexibility and to make some of the improvements that I addressed in my oral remarks and the regulatory instruments, is another question. It is certainly not something we discussed explicitly. It may be that it is less crucial to the validity of this proposed legislation that the objectives clause be entirely consistent—in other words, that the legislation may accomplish a lot of things even without an objectives clause or licensing regime.

**Senator Spivak:** I have a question on the subject of objectives though slightly different than what Senator Graham was asking. You were very careful at the beginning of your statement to say you took no stand on that clause but you wished to point out the ambiguities. This is a matter of public policy. Of all the bills I have looked at, it seems to me that this clause, at its heart or in its foundation, is the most contradictory I have seen. Probably it reflects the industry, architecture or environment in which this bill has arrived. On the one hand there is the desire to have competition, and on the other hand you have an industry that is dominated by regulation and monopoly. How can you approach this public policy statement and not take a side? How is that possible, when, of course, the whole thing flows from the very value-laden statement at the beginning? I do not want to draw this analogy but it is like scientists who are working on things which may or may not be damaging to people and who say, "We are just the technicians".

**Mr. Romaniuk:** Fair enough, and I guess we appreciate that. One of the differences between ourselves and the great number of the witnesses you have heard from to date—and probably you will receive more such submissions—is that we did not come here to address the issues and concerns of the Bar Association. Virtually all active members in the telecommunications field are actively identified with a given client or interest, one or the other. It is in some respects like the labour bar. You can identify any one of our colleagues by the client they represent. One of the tasks we undertook in preparing this submission was to figuratively assemble in a room, take off our clients' hats, close the doors and make sure no one was listening and try to do our best to make this better legislation for Canada. I believe the submission you will receive will be the outcome of that process. It was genuine. People did not take client positions. They attempted to do their best to look at this legislation given the intention of the government. There was no attempt to redo the government's intention. If this is what the government wants, what can we do to make the legislation a better means of meeting these objectives and goals?

[Traduction]

nature des améliorations. La question de savoir s'il est nécessaire de disposer d'un ensemble d'objectifs bien définis offrant plus de souplesse aux responsables de la réglementation et permettant de réaliser certaines des améliorations que j'ai proposées verbalement, et la question des mécanismes de réglementation, sont d'un autre ordre. Nous n'en avons pas discuté explicitement. En fait, la valeur de ce projet de loi ne repose peut-être pas tant dans la parfaite cohérence de l'article sur les objectifs—en d'autres termes, la loi peut s'avérer très utile même sans article sur les objectifs, ou régime de permis.

**Le sénateur Spivak:** J'aurais une question concernant les objectifs, qui s'éloigne légèrement des interrogations soulevées par le sénateur Graham. Vous avez bien pris soin au début de votre intervention de mentionner que vous ne preniez pas position concernant cet article, mais que vouliez en relever les ambiguïtés. Nous sommes ici devant une question d'intérêt public. Cet article me semble être, dans son essence ou ses fondements, le plus contradictoire que j'aie jamais vu, parmi tous les projets de loi qu'il m'a été donné d'examiner à ce jour. Cela est probablement dû aux particularités de l'industrie des télécommunications. D'un côté, on souhaite la concurrence, de l'autre, on se trouve en présence d'une industrie fortement réglementée et où règnent les monopoles. Comment pouvez-vous, devant cette question d'intérêt public, ne pas prendre position? Comment est-ce possible, quand tout est ici conditionné par la position lourde de conséquences adoptée à l'origine? Je ne voudrais pas trop appuyer cette analogie, mais cela fait penser à des scientifiques qui se penchent sur des problèmes pouvant représenter un danger pour la population et qui diraient: «nous ne sommes que des techniciens».

**M. Romaniuk:** Vous visez juste, et je crois bien que nous vous suivons sur ce point. L'une des différences entre notre groupe et une grande partie des témoins que vous avez entendus jusqu'à maintenant—et vous en entendrez probablement encore un certain nombre—est que nous ne sommes pas venus ici pour traiter des problèmes et préoccupations de l'Association du Barreau. Tous ceux qui sont activement engagés dans le domaine des télécommunications sont virtuellement associés à une certaine clientèle ou à des intérêts bien précis. C'est un peu comme chez les avocats du droit du travail: vous pouvez les catégoriser selon leurs clients. Nous nous sommes appliqués dans la préparation de cette présentation à nous réunir tous ensemble à l'abri des oreilles indiscrètes en oubliant nos intérêts propres pour faire en sorte que cette loi soit la meilleure possible. Je pense que le document que nous vous remettrons portera la marque de cette démarche authentique. Les personnes qui y ont contribué n'ont pas défendu leurs propres intérêts. Elles ont fait de leur mieux pour examiner le projet de loi dans l'optique des intentions du gouvernement. Nous n'avons pas voulu remettre en question l'objectif du gouvernement. Nous sommes partis des intentions du gouvernement pour améliorer cette législation de



[Text]

**Senator Spivak:** I take it that none of your 50 practitioners represent other than participants in this business? In other words, they would not represent consumer groups and so on.

**Ms MacDonald:** They most certainly do. The group I most recently represented until the end of December is a business users group. In fact your previous witnesses are prominent members of that particular group. The point of view that that group tries to advance is that of customers, in this case business customers of telecommunications. In our consultative group we included a very respected lawyer with a great deal of background in this area whose most recent client has been a poverty group in British Columbia and who was very useful in providing the view of those customers that most people in the industry think would be most detrimentally affected by changes, such as increased competition and so forth.

**Senator Spivak:** My other question has to do with the operation of the competition bureau. The legislation talks about a just and reasonable rate which is not at all part of the operation of the competition bureau. Is there a conflict there?

**Mr. Romaniuk:** There is in fact, not so much in the exercise of the forbearance decision although even there there is some conflict because a just and reasonable rate—

**Senator Spivak:** It is clause 33.

**Mr. Romaniuk:** —must be a nondiscriminatory one. Assuming you get over the hurdle of even exercising that power, should the Commission ever consider it appropriate to even exercise it, the second service becomes “forborne”. If the Commission were to observe discriminatory pricing the chances are it would reregulate that service, and the competition bureau, on the other hand, would likely have no difficulty at all in seeing some element of discriminatory pricing. Do we feel upset when one corner grocery store charges 99 cents and at the larger supermarket a block away it costs 87 cents? They are just different sets of rules. A common carrier cannot but charge the same rate for the same service under the same circumstances. That is not the test for the competition bureau in applying the Competition Act. As Professor Janisch pointed out earlier, if the forbearance section is to be applied more meaningfully you may wish to give some consideration to loosening the test somewhat away from the degree of nondiscrimination that is required, otherwise this power may never be employed. In our view the power is probably a useful one.

[Traduction]

façon à ce qu'elle permette de mieux atteindre les objectifs établis.

**Le sénateur Spivak:** Dois-je en conclure que tous les 50 juristes de votre groupe étaient engagés seulement dans ce processus, c'est-à-dire qu'aucun n'a représenté des groupes de consommateurs et autres?

**Mme MacDonald:** Bien sûr qu'ils le font. Le dernier groupe que j'ai représenté, jusqu'à la fin de décembre, était un groupe d'utilisateurs du secteur privé. De fait, les personnes que vous avez reçues précédemment en étaient des membres importants. Le point de vue qu'ils défendent est celui des consommateurs, en l'occurrence des entreprises utilisant les télécommunications. Notre groupe consultatif comprenait un avocat très respecté ayant beaucoup d'expérience dans ce domaine et dont le dernier client a été un organisme défendant les intérêts des défavorisés en Colombie-Britannique; il nous a grandement aidé en nous faisant connaître le point de vue de ces consommateurs dont la plupart des membres de l'industrie disent qu'ils seront les plus durement touchés par les changements, comme l'accroissement de la concurrence.

**Le sénateur Spivak:** Ma deuxième question a trait au fonctionnement du bureau de la politique de concurrence. Dans le projet de loi, on parle de l'établissement d'un tarif juste et raisonnable, ce qui ne cadre pas du tout avec les activités du bureau de la concurrence. Y a-t-il là un conflit?

**M. Romaniuk:** Il y en a effectivement un, mais pas tellement en ce qui a trait à l'exercice du pouvoir d'abstention du Conseil, bien que même en cette matière il puisse y avoir conflit étant donné qu'un tarif juste et raisonnable. . .

**Le sénateur Spivak:** Il s'agit ici de l'article 33.

**M. Romaniuk:** . . . doit être non discriminatoire. Si vous réussissiez ne serait-ce qu'à exercer ce pouvoir, dans le cas où le Conseil le juge utile, il y aurait abstention concernant le second service. Si le Conseil établissait que les prix sont discriminatoires, il y a de fortes chances qu'elle réglemente à nouveau ce service, et le bureau de la concurrence, d'autre part, n'aurait pas de difficulté à établir l'existence d'une certaine discrimination. Sommes-nous choqués de payer un article 99 cents au dépanneur alors qu'il ne coûte que 87 cents au supermarché? Les règles du jeu sont dans ce cas tout simplement différentes. Par contre, une entreprise de télécommunication n'a d'autres choix que de demander le même prix pour un même service offert dans des conditions similaires. Ce n'est pas sur ce point que la capacité du Bureau de la politique de concurrence d'appliquer la mise en oeuvre de la Loi sur la concurrence se trouve mise à l'épreuve. Comme l'a souligné le professeur Janisch, si on veut que le paragraphe sur le non-exercice de certains pouvoirs et fonctions soit mieux appliqué, il pourrait être souhaitable de faire en sorte que l'évaluation se fasse un peu moins en fonction des exigences en matière de non discrimination. Autrement, ce pouvoir pourrait ne jamais

[Text]

**Senator Forrestall:** What do you think about this as a process, the process of pre-studying a bill? I presume as you tidy up your formal submission that it will be aimed at the Commons process as much as at the Senate process. Is it a useful venture for you?

**Ms MacDonald:** Definitely. One of the things that the pre-study does is permit a much broader consultation on the basis of an actual bill than could be undertaken, as Senator Graham was suggesting earlier, before the bill is tabled. So parties who were not directly consulted by the Minister of Communications when he was preparing the legislation are actually getting to see the bill, how it works and how the pieces all fit together—rather than operating on the basis of policy statements that can be up to five years old—at a stage which still permits substantive changes to the legislation.

**Senator Forrestall:** Before there has been approval in principle.

**Ms MacDonald:** Exactly. I am not sure I can speak for the Canadian Bar Association on this but certainly from the point of view of the section we were very pleased with the existence of the pre-study and also with what we have seen of how the process works. It does give a chance to actually look at how these things fit together. It is a very complex piece of legislation and it tries to meet a lot of interests.

**Senator Forrestall:** It is an interesting way to be consulted.

**Mr. Romaniuk:** From my own observations as a participant in the industry—I am no longer practising as a lawyer, I am a manager but I certainly deal with all the participants in the industry—I think the process can be fairly described as exhilarating. There is a great amount of discussion prompted by this legislation. You read reports in the paper about all the different participants filing submissions, the cross-fertilization of different ideas, and you are forever bumping into somebody who is working on another party's submission. The intellectual dynamism that the process has created is excellent and is to be encouraged, and you are to be commended on the work you have done so far.

**Senator Forrestall:** What you are saying about the process of reform and renewal is that perhaps we can do our own reform best.

**The Chairman:** Now you are getting to it.

**Senator Forrestall:** I welcome what you have said. Senator Graham started in this vein. You have done an enormous job; "awesome" is one way of describing it. When we get the submission it will take not just a couple of hours of reading, it will take a couple of weeks to absorb and to do the cross checking to understand what you have obviously spent a lot of

[Traduction]

être exercé. Selon nous, le pouvoir d'abstention est probablement utile.

**Le sénateur Forrestall:** Que pensez-vous du processus de pré-examen du projet de loi? Je présume que votre présentation finale sera soumise à la fois aux Communes et au Sénat. Trouvez-vous ce processus utile?

**Mme MacDonald:** Absolument. Ce pré-examen permet notamment une plus vaste consultation touchant un projet de loi concret avant que celui-ci soit présenté, comme l'a mentionné le sénateur Graham. Ainsi, les parties qui n'ont pas été directement consultées par le ministre des Communications au moment de l'élaboration de la législation peuvent examiner le projet de loi, ses modalités et sa structure, à un stade où il est encore possible d'y apporter des modifications substantielles, au lieu de ne pouvoir examiner que des énoncés de politique pouvant dater de cinq ans.

**Le sénateur Forrestall:** C'est-à-dire avant qu'il y ait approbation de principe.

**Mme MacDonald:** Exactement. Je ne sais si je puis parler au nom de l'Association du Barreau canadien à ce sujet, mais notre division est très heureuse de l'existence de ce pré-examen, et satisfaite du processus. Il permet d'examiner sérieusement l'ensemble du projet de loi, qui, du fait qu'il doit satisfaire un grand nombre d'intérêts, est très complexe.

**Le sénateur Forrestall:** Il s'agit en effet d'un processus de consultation intéressant.

**M. Romaniuk:** En tant qu'intervenant dans cette industrie—je ne pratique plus le droit, mais, comme chef d'entreprise, j'ai à faire avec tous les intervenants du secteur—je dois dire que le processus est enthousiasmant. Ce projet de loi soulève de nombreuses discussions. Les journaux parlent de tous les intervenants différents qui font des présentations et du mélange fécond des idées, et les différentes parties travaillant chacune à leur présentation croisent sans cesse le fer. Le dynamisme intellectuel ainsi créé est excellent et doit être encouragé; vous méritez des félicitations pour le travail que vous avez accompli.

**Le sénateur Forrestall:** Ce que vous dites à propos du processus de réforme et de renouvellement signifie peut-être que nous pourrions mieux mener notre propre réforme.

**Le président:** Vous y êtes.

**Le sénateur Forrestall:** Vos propos me réjouissent. Je voudrais aussi vous féliciter, comme a commencé à le faire le sénateur Graham, pour votre énorme travail, qu'on pourrait aussi qualifier d'impressionnant. Il nous faudra non seulement quelques heures pour lire votre présentation, mais aussi deux semaines peut-être pour bien l'assimiler et comprendre ce



[Text]

time on. Have you done it as a labour of love or does the Bar Association pay you? Who pays the bills?

**Mr. Romaniuk:** It is true; it was a genuine labour of love. I can tell you that the individuals who worked on this committee were a sheer delight to work with. There was no partisanship in this particular process. We all came together to try to make the thing work better, and the process was exhilarating.

**Senator Forrestall:** That is super and I applaud not just the two of you but all those who sat on your committee and did the work. I knew it was a labour of love but I wanted it on the record.

**Senator Graham:** I guess Professor Janisch deserves some of the credit. As you indicated earlier, it has been a labour of love for him as well, I am sure, and he obviously "learned you well", as they say in my part of the country. While it is regrettable that we do not have the full weight of the Canadian Bar Association behind your representation, we do take what you have said seriously and I guess assume, Mr. Chairman, you being a member of that profession and of the Canadian Bar Association yourself—and Senator Forrestall often refers to you as our distinguished chairman—that we do have the full weight of the Canadian Bar Association in our deliberations, and I think that is the way we should proceed. Thank you for taking the time with us.

**The Chairman:** On behalf of the committee I want to repeat exactly what I said earlier: I said that your presentation was excellent. That is what I feel and I repeat it again. Thank you for an excellent presentation.

The committee adjourned.

[Traduction]

document complexe sur lequel vous avez de toute évidence passé beaucoup de temps. S'agit-il d'un travail fait par plaisir ou avez-vous été payés par l'Association du Barreau? Qui a payé la facture?

**M. Romaniuk:** Nous avons fait ce travail par pur plaisir. Ce fut très agréable de travailler avec les membres de ce comité. Personne n'a cherché à défendre des intérêts particuliers. Nous avons fait corps pour essayer d'améliorer les choses, et cette entreprise s'est avérée exaltante.

**Le sénateur Forrestall:** C'est formidable, et je vous félicite tous les deux de même que tous les membres de votre comité. Je savais bien que vous avez travaillé par plaisir, mais je voulais que cela soit consigné officiellement.

**Le sénateur Graham:** Il ne faut pas oublier la contribution du professeur Janisch. Il a sans doute lui aussi généreusement donné de son temps, et vous a certainement beaucoup aidé. Bien qu'il soit regrettable que vous ne représentiez pas pleinement l'Association du Barreau canadien, soyez assurés que nous prenons au sérieux ce que vous nous avez dit et, je crois, monsieur le président—notre distingué président, comme le dit le sénateur Forrestall—qui êtes vous-même avocat et membre de l'Association du Barreau canadien, que nous pouvons considérer dans nos délibérations que l'Association du Barreau canadien est de fait pleinement représentée ici; je pense que nous devons procéder ainsi. Merci d'être venu témoigner devant nous.

**Le président:** Au nom du comité, je voudrais rappeler que votre présentation a été excellente. C'est mon impression, et je vous en fais part à nouveau. Nous vous en remercions.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

*From the Office of the Privacy Commissioner of Canada:*

Bruce Phillips, Privacy Commissioner;

Julien Delisle, Executive Director;

Gerrard van Berkel, General Counsel.

*From the Royal Bank of Canada:*

G. R. (Gerry) Heckman, Vice-President, Technology Planning & Development;

J. R. (Jerome) McManus, Manager, Network & Telecommunications Development, Technology Planning & Development System & Technology Department.

*From the Canadian Bar Association:*

Bohdan (Don) Romaniuk, Chair, Telecommunications Committee;

Mairi S. MacDonald, Vice-Chair, Media and Communications Law Section.

*Du Commissariat à la protection de la vie privée du Canada:*

Bruce Phillips, commissaire à la protection de la vie privée du Canada;

Julien Delisle, directeur exécutif;

Gerrard van Berkel, conseiller juridique principal.

*De la Banque Royale du Canada:*

M. G. R. Heckman, vice-président, Planification et développement de la technologie;

J. R. (Jerome) McManus, gérant, Network & Telecommunications Development, Technology Planning & Development System & Technology Department.

*De l'Association du barreau canadien:*

Bohdan (Don) Romaniuk, président, Comité des télécommunications;

Mairi MacDonald, vice-présidente, Media and Communications Law Section.





Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992

## SENATE OF CANADA

## SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER

Monday, June 8, 1992

Le lundi 8 juin 1992

**Issue No. 21**

**Fascicule n° 21**

**Tenth Proceeding on:**

**Dixième fascicule concernant:**

Examination of the subject-matter  
of Bill C-62,  
*An Act respecting  
telecommunications*

Étude de la teneur du Projet  
de loi C-62,  
*Loi concernant les  
télécommunications*

**APPEARING:**

The Honourable Perrin Beatty  
Minister of Communications

**COMPARAÎT:**

L'honorable Perrin Beatty  
Ministre des communications

**WITNESSES:**  
(See back cover)

**TÉMOINS:**  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE  
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, *Chairman*

The Honourable B. Alasdair Graham, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*Murray
Buchanan	(or Lynch-Staunton)
Davey	Petten
Eyton	Spivak
Forrestall	Stollery
*Frith (or Molgat)	Sylvain
MacDonald ( <i>Halifax</i> ),	

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Donald H. Oliver

*Vice-président:* L'honorable B. Alasdair Graham

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*Murray
Buchanan	(ou Lynch-Staunton)
Davey	Petten
Eyton	Spivak
Forrestall	Stollery
*Frith (ou Molgat)	Sylvain
MacDonald ( <i>Halifax</i> ),	

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*,  
Wednesday, March 25, 1992:

“Pursuant to Rule 67(3), the question being put on the motion of the Honourable Senator Lynch-Staunton, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of Bill C-62, An Act respecting telecommunications, in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto”.

The names being called they were taken down as follows:

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mercredi 25 mars 1992:

«Conformément à l'article 67(3) du Règlement, la motion de l'honorable sénateur Lynch-Staunton, appuyée par l'honorable sénateur Roblin, c.p.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications, avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant,

est mise aux voix. »

Le Sénat, à l'appel des noms, de prononce comme suit:

**YEAS—POUR**

## The Honourable Senators—les honorables sénateurs

Atkins	Carney	Doyle	MacDonald ( <i>Halifax</i> )	Roblin
Balfour	Chaput-Rolland	Grimard	Murray	Ross
Barootes	Cochrane	Kelleher	Nurgitz	Rossiter
Beaudoin	Cogger	Keon	Ottenheimer	Simard
Bélisle	Comeau	Kinsella	Poitras	Spivak
Berntson	David	Lavoie-Roux	Robertson	Tremblay—36
Bolduc	Di Nino	Lynch-Staunton		
Buchanan	Doody			

**NAYS—CONTRE**

## The Honourable Senators—les honorables sénateurs

Bonnell	Fairbairn	Hays	Marsden	Stanbury
Bosa	Frith	Hébert	Molgat	Stewart
Corbin	Graham	Leblanc ( <i>Saurel</i> )	Neiman	Thériault—19
Everett	Haidasz	Marchand	Sparrow	

**ABSTENTIONS**

## The Honourable Senators—les honorables sénateurs

Nil/Aucun

Therefore, the motion was adopted.

En conséquence, la motion est adoptée.

*Le greffier du Sénat*

Gordon L. Barnhart

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, JUNE 8, 1992  
(25)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in room 257 East Block, at 4:05 p.m., the Chairman, the Honourable Donald H. Oliver, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Forrestall, Graham, Oliver, Spivak and Sylvain. (6)

*In attendance:* Professor Hudson Janisch of the Faculty of Law, University of Toronto, Counsel to the Committee, Susan Alter and René Lemieux from the Research Branch of the Library of Parliament and Mr. Bruce Carson.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

*Appearing:* The Honourable Perrin Beatty, Minister of Communications.

*Witnesses:*

*From the Department of External Affairs and International Trade:*

Meriel Bradford, Assistant Chief Negotiator, Office of North American Free Trade Negotiations—Services.

*From the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission:*

L.R. Sherman, Vice-Chairman;

Allan Rosenzweig, General Counsel, Telecommunications;

Ian Scott, Chief Regulatory Research, Telecommunications.

*From the Department of Communications:*

Michael Binder, Assistant Deputy Minister;

Paul Racine, Assistant Deputy Minister, Communications Policy;

Philip Palmer, General Counsel, Director, Legal Services;

Doug MacEwen, Manager, Industry Structure Analysis, Telecommunications Policy Branch;

Elizabeth Gilhooly, General Counsel, Legal Services.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, March 25, 1992, the Committee continued its examination of the subject-matter of Bill C-62, *An Act respecting telecommunications*.

Mrs. Bradford made introductory remarks and along with Mr. MacEwen and Mrs. Gilhooly answered questions.

At 5:15 p.m., Mr. Sherman and with the assistance of Messrs. Rosenzweig and Scott answered questions.

## PROCÈS-VERBAL

LE LUNDI 8 JUIN 1992  
(25)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 16 h 05, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Forrestall, Graham, Oliver, Spivak et Sylvain. (6).

*Présents:* Le professeur Hudson Janisch de la Faculté de droit, Université de Toronto, avocat auprès du Comité, Susan Alter et René Lemieux, du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, et M. Bruce Carson.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

*Comparaît:* L'honorable Perrin Beatty, Ministre des communications.

*Témoins:*

*Du ministère des Affaires extérieures et du commerce extérieur:*

Meriel Bradford, Négociateur en chef adjoint, Bureau des négociations sur le libre-échange nord-américain—Services.

*Du Conseil de la radio-diffusion et des télécommunications canadiennes:*

L.R. Sherman, vice-président;

Allan Rosenzweig, avocat général, télécommunications;

Ian Scott, chef recherche en réglementation, télécommunications.

*Du ministère des Communications:*

Michael Binder, sous-ministre adjoint;

Paul Racine, sous-ministre adjoint, politique des communications;

Philip Palmer, avocat général, directeur, services juridiques;

Doug MacEwen, gestionnaire, analyse de la structure de l'industrie, Politique des télécommunications;

Elizabeth Gilhooly, avocat général, services juridiques.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 25 mars 1992, le Comité poursuit l'examen du projet de loi C-62, *Loi concernant les télécommunications*.

Madame Bradford fait une déclaration liminaire et, avec M. MacEwen et Madame Gilhooly, répond aux questions.

À 17 h 15, M. Sherman, avec l'aide de MM. Rosenzweig et Scott, répond aux questions.



At 7:20 p.m., The Honourable Perrin Beatty made introductory remarks and with the assistance of Messrs. Binder, Racine and Palmer answered questions.

At 8:45 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

À 19 h 20, l'honorable Perrin Beatty fait une déclaration liminaire et, avec l'aide de MM. Binder, Racine et Palmer répond aux questions.

À 20 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du Comité*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Monday, June 8, 1992

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred the subject matter of Bill C-62, respecting telecommunications, met this day at 4 p.m. to consider the subject matter of the bill.

**Senator Donald H. Oliver** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** I call this afternoon's session of this Senate pre-study of the subject matter of C-62 to order. I would like to welcome to the last day of our hearings officials from the Department of Communications, DOC, and in particular, Mr. Doug MacEwen, Manager, Industry Structure Analysis of the Telecommunications Policy Branches, and Meriel Bradford, the chief negotiator and general counsel of Legal Service.

**Meriel Bradford, Assistant Chief Negotiator, Office of North American Free Trade Negotiations - Services, Department of External Affairs and International Trade:** Perhaps I could help, Mr. Chairman. I am Meriel Bradford. I am the Assistant Chief Negotiator for Services from the Department of External Affairs and International Trade. My colleague is ...

**Elizabeth Gilhooly, General Counsel, Legal Services, Communications:** I am Elizabeth Gilhooly. I am General Counsel, Legal Services, Communications.

**The Chairman:** Welcome, and I apologize for getting your names and titles mixed up. What we would like to do is have a brief presentation from you on the telecommunications implications of NAFTA.

**Ms Bradford:** Thank you very much, Mr. Chairman. I am particularly glad to be here because you were indulgent enough to delay this appearance to allow us to complete our meetings in Washington last week, and I appreciate that very much.

Let me say that I have had some experience in working on the free trade agreement. We included in that agreement an annex on telecommunications for the enhanced service component of the industry. Since the free trade agreement came into effect, there have been multi-lateral negotiations carried out in Geneva as part of the Uruguay Round on services, and one important component of that has been the telecommunications sectoral agreement which was released as part of the Dunkel text in December of 1991.

It is within the context of that earlier work, both the free trade agreement annex on telecommunications and the

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le lundi 8 juin 1992

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-62 concernant les télécommunications, se réunit aujourd'hui à 16 h pour en étudier l'objet.

**Le sénateur Donald H. Oliver** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** J'ouvre officiellement la séance de cet après-midi, qui porte sur notre étude préliminaire de l'objet du projet de loi C-62. J'aimerais souhaiter la bienvenue, en cette dernière journée d'audiences, aux représentants du ministère des Communications, en particulier à M. Doug MacEwen, gestionnaire, Analyse de la structure de l'industrie, Politique des télécommunications, et à Meriel Bradford, négociatrice en chef et avocate générale des services juridiques.

**Meriel Bradford, négociatrice en chef adjointe, Bureau des négociations sur le libre-échange nord-américain, Affaires extérieures et Commerce extérieur:** Je pourrais peut-être vous aider, Monsieur le président. Je suis Meriel Bradford. Je suis négociatrice en chef adjointe au ministère des Affaires extérieures et du Commerce extérieur. Ma collègue...

**Elizabeth Gilhooly, avocate générale, services juridiques, ministère des Communications:** Je m'appelle Elizabeth Gilhooly. Je suis avocate générale des services juridiques au ministère des Communications.

**Le président:** Bienvenue. Je m'excuse d'avoir fait erreur sur les noms et les titres. Nous aimerions assister à un bref exposé sur les conséquences de l'ALENA pour le secteur des télécommunications.

**Mme Bradford:** Merci beaucoup, Monsieur le président. Je suis particulièrement heureuse d'être ici, car vous avez été assez indulgent pour reporter notre comparution pour que nous puissions terminer nos réunions à Washington la semaine dernière. Je l'apprécie énormément.

Permettez-moi de vous dire que je n'en suis pas à mes premières armes en ce qui concerne l'accord de libre-échange. Nous avons inclus dans cet accord une annexe portant sur les télécommunications en ce qui a trait à la composante «service amélioré» de l'industrie. Depuis que l'accord de libre-échange est en vigueur, il y a eu des négociations multilatérales à Genève dans le cadre du *Uruguay Round* sur les services. Un des aspects importants a été l'accord sectoriel sur les télécommunications, divulgué dans le texte de Dunkel en décembre 1991.

C'est dans le contexte de ce travail antérieur—l'annexe sur les télécommunications dans l'accord de libre-échange et les



[Text]

GATT's work on telecommunications, that all three parties have approached the NAFTA. Essentially what we have been looking for in this negotiation between Canada, United States and Mexico is to ensure an open regime for the provision of enhanced services among our three countries, and of course—

**The Chairman:** Could I just interrupt you. I want to make sure I can put it in the proper context. Your title is Assistant Chief Negotiator, Office of North American Free Trade Negotiations - Services, Department of External Affairs and International Trade. Where does that put you in relation to Mr. Weeks?

**Ms Bradford:** I report to Mr. Weeks.

Essentially what we are approaching in this negotiation with the United States and Mexico is to include the kinds of obligations we undertook in the free trade agreement for enhanced services, and also to bring Mexico into the kind of regime that we have in Canada and the United States. In the meantime, of course, things in the trade policy front have progressed to some extent in the Uruguay Round, although we have not completed that negotiation.

We have the free trade agreement as a model, the GATT's telecommunications annex as a backdrop to this negotiation, and we have the fact that Mexico has a somewhat less liberal regime than either Canada or the United States with respect to enhanced services.

We have canvassed our industry and user groups' interests in preparing for these negotiations, and essentially our objective has been to obtain for Canadian enhanced service suppliers and for Canadian businesses who may be establishing in Mexico, a regime that will allow them both to provide enhanced services and to use the basic telecommunications infrastructure in a way that will allow them to manage their businesses. Essentially I would say those were our two negotiating objectives in the area of telecommunications.

Although we are not yet completing our negotiations, I can give you the broad outlines of the issues and then perhaps try to draw some parallel with C-62.

With respect to the key provisions, we are looking at issues such as national treatment for service suppliers and users of the telecommunications infrastructure, national treatment being the very basic underpinning of any trade agreement: you are to treat the service suppliers of your partner in your jurisdiction in the way that you treat your own service suppliers, giving them as favourable treatment. This is the underpinning of the free trade agreement with the United States, and it is the basic obligation in --

[Traduction]

travaux du GATT sur les télécommunications—que les trois parties envisagent l'ALENA. Essentiellement, ce que nous recherchons dans ces négociations entre le Canada, les États-Unis et le Mexique, c'est qu'il y ait un régime libre qui permet aux trois pays de s'offrir des services améliorés et, bien sûr—

**Le président:** Puis-je vous interrompre un instant. Je veux être sûr que vous placiez la question dans le bon contexte. Votre titre est négociatrice en chef adjointe, Bureau des négociations sur le libre-échange nord-américain, ministère des Affaires extérieures et du Commerce extérieur. Quels sont vos rapports avec M. Weeks?

**Mme Bradford:** M. Weeks est mon supérieur hiérarchique.

Ce que nous voulons essentiellement faire dans ces négociations avec les États-Unis et le Mexique, c'est de prévoir le genre d'obligations que nous avons contractées dans l'accord de libre-échange à propos des services améliorés, et aussi d'inclure le Mexique dans le genre de régime que nous avons au Canada et aux États-Unis. En même temps, bien sûr, les choses ont évolué jusqu'à un certain point sur le front de la politique commerciale au *Uruguay Round*, même si ces négociations particulières n'ont pas encore été menées à terme.

Nous avons l'accord de libre-échange pour modèle, l'annexe du GATT sur les télécommunications pour toile de fond de ces négociations, et nous savons que le Mexique a un régime relativement moins souple que celui du Canada ou des États-Unis en ce qui concerne les services améliorés.

Nous avons sondé notre industrie et les groupes d'utilisateurs en prévision de ces négociations et, essentiellement, notre objectif a consisté à obtenir, pour les fournisseurs canadiens, des services améliorés et, pour les entreprises canadiennes qui veulent s'établir au Mexique, un régime qui permet à la fois de fournir des services améliorés et d'utiliser l'infrastructure de télécommunications de base d'une façon qui leur permet de bien exercer leurs activités. Essentiellement, je dirais que c'étaient là les deux objectifs des négociations en ce qui concerne les télécommunications.

Même si nos négociations ne sont pas encore terminées, je peux décrire à grands traits les questions en jeu et, ensuite, essayer peut-être de faire un parallèle avec le projet de loi C-62.

Les dispositions clés concernent notamment le traitement national qui serait réservé aux fournisseurs de services et aux usagers de l'infrastructure de télécommunications, le traitement national étant au cœur même de tout accord commercial: vous devez accorder aux fournisseurs de services du pays partenaire sur votre territoire le même traitement que vous accordez à vos propres fournisseurs de services, c'est-à-dire un traitement favorable. C'est au cœur même de l'accord de libre-échange avec les États-Unis, et c'est l'obligation fondamentale—

[Text]

**The Chairman:** What do you mean by "service suppliers"? Are you talking about resellers?

**Ms Bradford:** Enhanced service suppliers of any kind.

I would say the second most important principle that we are working with is "most favoured nation" treatment: that is, to give as good a treatment to the service suppliers of the other party, as you give to any other country's service suppliers in your jurisdiction. This is a basic principle of any international trade agreement, and that is essentially to make sure that the service suppliers in your jurisdiction get the best treatment possible, whether it be national treatment or most favoured nation treatment. National treatment is the better of the two, but there could be an example where that would not be so.

In addition to this, we are looking at issues that relate to the setting of standards. Standards setting in the area of telecommunications can be an issue affecting the competitiveness of the industry and, if used in a certain way, could become a trade barrier or trade restriction. Canada and the United States have adopted very much the same approach to standards making. Our focus is to bring Mexico into the same kind of standard-making regime that we already have.

Our approach is to try to bring Mexico up to the level of liberalization that we enjoy in Canada and to ensure that as the industry evolves—and this is a very rapidly evolving industry—that we are not going to be creating barriers to the flow of services among the three countries.

Our other key objective is the liberalization of Mexico's enhanced service regime. In Mexico, you must be established in the country in order to provide enhanced services. They cannot be provided directly over the border over the telecommunications network. A second problem is that in Mexico, in order to provide enhanced services, you must be a Mexican-owned firm. That does not allow much room for us as Canadian suppliers to enter that market. These are key objectives that we are addressing in the negotiation.

That is the outline of our objectives and the kinds of issues we are dealing with in this negotiation. I will turn briefly to C-62, and I will make the disclaimer that I am not an expert in domestic telecommunications policy but come at this from the perspective of a trade negotiator looking at the liberalization of international trade. I have colleagues who are expert in the bill. I would like to draw a number of parallels between what

[Traduction]

**Le président:** Qu'entendez-vous par «fournisseurs de services»? Parlez-vous des revendeurs?

**Mme Bradford:** Les fournisseurs de services améliorés, quels qu'ils soient.

Je dirais que le deuxième principe en importance auquel nous aspirons est celui du traitement dit «de la nation la plus favorisée»: il s'agit d'accorder aux fournisseurs de services de l'autre partie un traitement égal à celui que l'on accorde aux fournisseurs de services de son propre pays, sur son propre territoire. Il s'agit d'un principe fondamental qui s'applique dans tout accord de commerce international, un principe qui vise essentiellement à garantir que les fournisseurs de services sur votre territoire obtiennent le meilleur traitement possible, que ce soit le traitement national ou le traitement de la nation la plus favorisée. Le traitement national est le meilleur des deux, mais on peut imaginer un exemple où ce ne serait pas le cas.

Par ailleurs, les questions que nous étudions concernent l'établissement de normes. La question d'établir des normes dans le domaine des télécommunications peut influencer sur la compétitivité de l'industrie et, si cela se fait d'une façon particulière, devenir une restriction, un obstacle au commerce. Le Canada et les États-Unis ont décidé d'aborder la question essentiellement de la même façon. Nous cherchons à faire en sorte que le Mexique accepte un régime semblable pour ce qui touche l'établissement des normes.

Nous allons essayer de faire en sorte que le Mexique ait une industrie aussi libéralisée que la nôtre au Canada et de nous assurer, au fur et à mesure que l'industrie évolue—et c'est une industrie qui évolue très rapidement—que nous ne sommes pas en train de créer des obstacles à la «circulation» des services entre les trois pays.

Un autre de nos objectifs clés consiste à libéraliser au Mexique le régime de services améliorés. Il faut être établi au Mexique pour avoir le droit d'y fournir des services améliorés. Il n'est pas possible d'en fournir depuis l'autre côté de la frontière par l'entremise du réseau de télécommunications. Autre problème au Mexique: l'entreprise qui fournit des services améliorés doit être la propriété de Mexicains. Les fournisseurs canadiens qui veulent pénétrer le marché n'ont pas beaucoup de marge de manoeuvre. Ce sont les objectifs clés que nous avons à l'esprit dans le contexte des négociations.

Voilà un résumé des objectifs et des questions qui caractérisent ces négociations. Je vais parler brièvement du projet de loi C-62, mais je tiens d'abord à souligner que je ne suis pas spécialiste des politiques intérieures de télécommunications. J'aborde la question du point de vue d'une négociatrice d'accords commerciaux qui se penche sur la libéralisation du commerce international. J'ai des collègues qui connaissent le



[Text]

is going on in the context of trade in NAFTA and what the issues are that you are addressing in the review of the bill.

There is nothing in our negotiations that would imperil the government's ability to carry through on the bill's objectives. The Canadian government will retain the flexibility to meet those objectives.

**The Chairman:** Even Canadian content?

**Ms Bradford:** Even Canadian content.

With respect to the question of the investment regime in Canada, it is quite likely that the results in NAFTA will be to carve out or exclude from the provisions of the agreement the infrastructure or basic telecommunications carriage component of the industry, that there will be no obligations on Canada or the United States or Mexico with respect to the basic telecommunications industry.

On the issue of encouraging competitiveness, I think you will see from the objectives that I outlined that we want to have an open regime for the enhanced services and that we will encourage competitiveness both from the point of view of the providers and the users of enhanced services. I think those services will come from the United States, given the lesser development level of Mexican enhanced service industry. In fact, that will be an export market for us, and we are hoping that the Canadian industry, which is well advanced, will take advantage of the more liberal regime in Mexico.

**The Chairman:** Do you have any papers, documents, drafts or anything dealing with the types of things that have been put on the table in relation to telecommunications policy? That is my first question.

Second, was C-62 shown to the Americans and the Mexicans as a statement of what Canada would like to have as its long-range telecommunications policy? In other words, are the other people in the negotiations with you aware of C-62 and the content thereof?

**Ms Bradford:** On your second question, yes, they are aware and are monitoring every major policy initiated in Canada because it is of interest both to Mexico and the United States. They are aware of the information package that accompanied the tabling of the bill in February. We have entertained questions and given them a brief oral outline, along the lines of the information that accompanied the tabling of the bill.

I do not have any particular information that I can share with you in written form. The only material has been the draft text, which is for the Minister to decide on its distribution.

[Traduction]

projet de loi à fond. J'aimerais tracer quelques parallèles entre les échanges commerciaux prévus dans l'ALENA et les questions que vous étudiez en examinant le projet de loi.

Nos négociations ne mettront aucunement en péril la capacité pour le gouvernement de poursuivre les objectifs du projet de loi. Le gouvernement canadien aura toujours la souplesse nécessaire pour réaliser ces objectifs.

**Le président:** Même s'il est question de contenu canadien?

**Mme Bradford:** Même s'il est question de contenu canadien.

Pour ce qui touche la question du régime d'investissement au Canada, il est très probable que l'ALENA finira par exclure l'infrastructure, la composante de base des télécommunications de l'industrie, c'est-à-dire que le Canada, les États-Unis et le Mexique n'auront aucune obligation à remplir en ce qui concerne les télécommunications de base.

Pour ce qui est d'encourager la compétitivité, d'après les objectifs que j'ai décrits, je crois que vous pouvez constater que nous voulons un régime libre en ce qui concerne les services améliorés et que nous allons encourager la compétitivité à la fois du point de vue des fournisseurs et de celui des usagers des services améliorés. Je crois que ces services proviendront des États-Unis, étant donné que l'industrie des services améliorés au Mexique est moins perfectionnée. De fait, ce sera pour nous un marché d'exportation, et nous espérons que l'industrie canadienne, qui est assez évoluée, tirera parti d'un régime plus souple au Mexique.

**Le président:** Avez-vous des mémoires, des documents, des ébauches de document, quoi que ce soit qui porte sur les aspects de la politique des télécommunications dont il est question dans les négociations? C'est ma première question.

Deuxièmement, a-t-on dit aux Américains et aux Mexicains que le projet de loi C-62 représentait les visées du Canada à long terme en ce qui concerne sa politique des télécommunications? Autrement dit, les autres parties aux négociations savent-elles qu'il existe un projet de loi C-62 et en connaissent-elles le contenu?

**Mme Bradford:** Je répondrai «oui» à votre deuxième question: elles le savent et elles surveillent toutes les politiques d'importance créées au Canada parce que c'est dans leur intérêt —et pour le Mexique, et pour les États-Unis. Elles connaissent la documentation qui accompagnait le projet de loi au moment où il a été déposé en février. Nous avons répondu à leurs questions et leur avons présenté un bref exposé oral, en nous appuyant sur les renseignements qui accompagnaient le projet de loi.

Je n'ai pas de renseignement particulier à vous communiquer sous forme écrite. J'ai seulement le texte préliminaire. C'est le ministre qui va décider de le distribuer ou non.

[Text]

**The Chairman:** Would you not have anything on the discussions on the enhanced services that we could see or read?

**Ms Bradford:** The only thing I could draw to your attention is the GATT's text. That could be made available to the committee, and of course the free trade agreement annex on telecommunications, which is also a published document. I would certainly be happy to provide it if that would be helpful.

**The Chairman:** Yes. Senator Graham.

**Senator Graham:** Were you involved in the negotiations on the FTA?

**Ms Bradford:** Yes, I am a veteran of that campaign.

**Senator Graham:** Of that and other campaigns.

**Ms Bradford:** And the initial stages of the GATT.

**Senator Graham:** The FTA really grandfathered the current regulatory regime in Canada and the U.S.; is that not correct?

**Ms Bradford:** Are you speaking precisely with respect to telecommunications provisions?

**Senator Graham:** Yes.

**Ms. Bradford:** Yes, that is true. In fact, we were in compliance with everything that was an undertaking in the annex which specified in more detail how the national treatment provision and MFN provision was to be applied to each of the countries.

**Senator Graham:** I want to come back to some definitions, and I would like to ask a question with respect to resellers. We know the government does not want resellers regulated in this bill. I am wondering how you respond to the definition question raised by resellers that their ownership of equipment could eventually sweep them into the licensing regime of this bill because that equipment would be deemed facilities, and, therefore, as facilities-based carriers, they would have to be licensed and regulated. To alleviate the concerns of resellers, what clause would actually have to appear in the bill to force them to be regulated?

**Ms Bradford:** I do not think that question, if I may, Mr. Chairman, relates specifically to the negotiations. As I have explained, the enhanced service area is within the scope of the NAFTA negotiations. What is in the basic area with respect to provision of basic services, will most probably lie outside the

[Traduction]

**Le président:** Y a-t-il quoi que ce soit, à propos des délibérations sur les services améliorés, que nous pourrions lire ou étudier?

**Mme Bradford:** La seule chose que je vous signalerais, c'est le texte du GATT. On pourrait le mettre à la disposition du comité et, bien sûr, en faire de même de l'annexe sur les télécommunications dans l'accord de libre-échange, qui est aussi un document publié en bonne et due forme. Je serais certainement heureuse de vous en fournir des exemplaires, si c'est utile.

**Le président:** Oui. Sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** Avez-vous participé aux négociations sur l'accord de libre-échange?

**Mme Bradford:** Oui, je m'y connais: j'ai participé à cette campagne.

**Le sénateur Graham:** À cette campagne et à d'autres.

**Mme Bradford:** Aux stades initiaux des négociations du GATT.

**Le sénateur Graham:** L'ALE a vraiment été à la source du régime réglementaire qui existe aujourd'hui au Canada et aux États-Unis. N'est-ce pas?

**Mme Bradford:** Parlez-vous précisément des dispositions concernant les télécommunications?

**Le sénateur Graham:** Oui.

**Mme Bradford:** Oui, c'est vrai. Nous avons respecté tous les engagements prévus dans l'annexe, qui décrivaient de façon plus détaillée comment la clause du traitement national et la clause NPF s'appliqueraient à chacun des pays.

**Le sénateur Graham:** Je veux revenir sur certaines définitions, et j'aimerais poser une question à propos des revendeurs. Nous savons que le gouvernement ne veut pas réglementer les activités des revendeurs dans ce projet de loi. Je me demande comment vous réagissez à la question soulevée par les revendeurs à propos des définitions, c'est-à-dire que le fait pour eux d'être propriétaire d'un certain matériel les assujettit au régime prévu dans le projet de loi parce que ce matériel serait assimilé à des installations et, par conséquent, les revendeurs seraient tenus pour des exploitants d'installations de télécommunications. Ils auraient donc à obtenir une licence et seraient visés par la réglementation. Pour dissiper les préoccupations des revendeurs, pourriez-vous nous dire ce qu'il faudrait exactement dans le projet de loi pour qu'ils soient nécessairement visés par la réglementation?

**Mme Bradford:** Je ne crois pas que cette question, Monsieur le président, si vous me permettez de le dire, ait vraiment trait aux négociations. Comme je l'ai expliqué, le domaine des services améliorés s'inscrit dans les négociations relatives à l'ALENA. Tout ce qui entre dans les services de base sera pro-



[Text]

scope of this agreement. I think that is about as far as I am technically competent to answer your question. I do not know if it satisfies.

**Senator Graham:** Did you have any comment, Mr. MacEwen?

**Doug MacEwen, Manager, Industry Structure Analysis, Telecommunications Policy Branch:** I could add a few comments. Generally speaking, you can look at resellers as a fairly broad category of service supplier. This would include enhanced service providers, information providers, and resellers of carrier services that result in the provision of basic services. In other words, sometimes it is referred to as basic or simple resale. I think it has been made clear previously, or the attempt to indicate had been made, that the intent of the bill is not to capture resellers and there has been some discussion on the technical question of the wording.

**Senator Graham:** But as far as resellers are concerned, it has no implications with NAFTA?

**Mr. MacEwen:** Resellers that provide basic services would not be within the present scope of the negotiations; however, resellers that provide enhanced services definitely fall within the scope of the proposed agreement and the FTA and the GATT. They are very similar approaches.

**Senator Graham:** Talking about NAFTA, GATT, and FTA, do they go further in terms of definitions? Do they share the Canadian definition of "reseller"? Do they share the Canadian definition of "monopoly", of "basic carrier", and so on? How do you respond to the argument that these agreements open the door wide open for any type of foreign operation here in Canada, except for basic facilities-based carriers?

**Mr. MacEwen:** Yes. Just taking a step back, in Canada, we have a relatively liberal regime on a national basis, at least at the federal level.

**Senator Graham:** That is the second time that word has been used today.

**Mr. MacEwen:** Can I ask where you heard it the first time?

The CRTC has liberalized rules for resale, not only of enhanced services. Its enhanced services decision was issued in 1984. Since then there has been a further liberalizing decision in Decision 85-19, which dealt with resale for the purpose of providing basic service. In the last year or so it was further liberalized allowing joint use resale. These are all tech-

[Traduction]

iquement exclu de l'accord. Étant donné mon manque de compétence dans ce domaine qui n'est pas le mien, c'est tout ce que je pourrais affirmer. Je ne sais pas si la réponse est satisfaisante.

**Le sénateur Graham:** Avez-vous quelque chose à dire, Monsieur MacEwen?

**Doug MacEwen, gestionnaire, Analyse de la structure de l'industrie, Politique des télécommunications:** J'ai quelques observations à faire. De façon générale, on peut dire que les revendeurs représentent une catégorie assez vaste de fournisseurs de services. On y trouverait les fournisseurs de services améliorés, ceux qui communiquent des informations et ceux qui revendent les services de télécommunications pour qu'un autre puisse offrir des services de base au bout du compte. Autrement dit, il s'agit d'une simple revente. Je crois qu'on l'a déjà dit clairement, ou du moins on a essayé de le faire: le projet de loi ne vise pas à «mettre le grappin» sur les revendeurs, et les subtilités du libellé ont fait l'objet d'un certain débat.

**Le sénateur Graham:** La question des revendeurs n'a donc aucune conséquence pour l'ALENA?

**M. MacEwen:** Les revendeurs qui fournissent des services de base seraient exclus des négociations qui ont lieu en ce moment. Par contre, les revendeurs qui fournissent des services améliorés s'inscrivent bel et bien dans l'accord qui est proposé, dans l'ALE et dans le GATT. Ce sont des approches très semblables.

**Le sénateur Graham:** À propos de l'ALENA, du GATT et de l'ALE, est-ce qu'on y trouve des définitions plus poussées? La définition du revendeur est-elle la même que celle que nous avons au Canada? Qu'en est-il d'un «monopole», de l'«entreprise de télécommunications de base» et ainsi de suite? Comment répliqueriez-vous à l'argument selon lequel ces accords sont une porte ouverte à l'établissement d'entreprises étrangères de toutes sortes ici au Canada, sauf les exploitants d'installations de télécommunications de base?

**M. MacEwen:** Oui. Revenons un peu en arrière: au Canada, nous avons un régime relativement libéralisé qui s'applique à l'échelle nationale, du moins à l'échelle fédérale.

**Le sénateur Graham:** C'est la deuxième fois qu'on utilise ce terme aujourd'hui.

**M. MacEwen:** Puis-je vous demander quelle est la première fois que vous l'avez entendu?

Le CRTC a libéralisé les règles régissant la revente et non seulement les services améliorés. Cette décision concernant les services améliorés a été dévoilée en 1984. Depuis, il y a eu une autre décision en faveur de la libéralisation, la décision 85-19, qui portait sur les cas de revente aboutissant à la prestation d'un service de base. Depuis environ un an, la question a

[Text]

nical variations, but increasingly liberal access to facilities-based networks.

In the FTA, enhanced services are covered. The nature of the discussions now have the same focus on enhanced services, not this other category of resellers who resell for the purpose of providing basic services. I would suggest that the agreement would not open the basic resale market.

**Senator Graham:** Are there any real benefits to Canadian service providers in these deals, except perhaps for national treatment? Can you describe the relationship between the FTA provisions, the draft NAFTA and the GATT draft agreement on trade and services, which includes telecommunications and how they treat basic carriers, monopolies and resellers?

**Mr. MacEwen:** As Mrs. Bradford mentioned, in Canada and the U.S. with respect to enhanced services, we have a relatively similar and quite liberalized regime. This is not the case with Mexico. The provision of basic services is one that is not covered in the FTA and is not covered by Canada or the U.S. in the GATT's negotiations.

The treatment of the basic carriers or the infrastructure facilities-based carriers, is similar in all three agreements in that the focus and provisions of the agreement address access to and use of those networks for specific purposes. That purpose in the FTA, GATT's and currently NAFTA is for providing enhanced service.

Another objective is to allow access and use of carrier networks for intracorporate communications. This is very important for multinational companies that do a lot of business across national boundaries. It is important to them to have access to private line networks, that they are not discriminated against when they subscribe for something as simple as telephone service, that they have the right to attach their own terminal equipment. They have preferences for these services being cost-based, which are mentioned in these agreements only as a general objective. One finds a fair amount of other material in these agreements that does not go to the actual provision of services.

**The Chairman:** Senator Graham, could we ask Mrs. Bradford to comment on the series of questions. They are extremely important questions and I would like to hear her view.

[Traduction]

été libéralisée davantage, et la revente à deux usagers est maintenant permise. Ce sont toutes des variantes techniques, mais ce qu'il faut remarquer, c'est qu'on libéralise de plus en plus l'accès aux réseaux de télécommunications.

La question des services améliorés est prévue dans l'ALE. Les discussions portent maintenant sur le même sujet—les services améliorés—et non pas cette autre catégorie, les reventes qui aboutissent à l'exécution de services de base. Je dirai que l'accord ne va pas créer un marché de revente pour les services de base.

**Le sénateur Graham:** Les fournisseurs de services canadiens peuvent-ils vraiment tirer parti de ces ententes, sauf peut-être en ce qui concerne la question du traitement national? Pourriez-vous décrire le lien qui existe entre les dispositions de l'ALE, le texte provisoire de l'ALÉNA et l'accord provisoire du GATT sur le commerce et les services, qui englobe les télécommunications, et le traitement qui doit être accordé aux sociétés de télécommunications de base, aux monopoles et aux revendeurs?

**M. MacEwen:** Comme M<sup>me</sup> Bradford l'a mentionné, au Canada et aux États-Unis, les services améliorés s'inscrivent dans des régimes très libéralisés et relativement semblables. Ce n'est pas le cas du Mexique. Les services de base ne sont pas prévus dans l'ALE, ni non plus par le Canada ou les États-Unis dans les négociations touchant le GATT.

Le traitement accordé aux sociétés de télécommunications qui offrent des services de base est semblable dans ces trois ententes en ce sens que l'esprit et la lettre établissent les modalités d'accès et d'utilisation de ces réseaux à des fins particulières. Dans l'ALE, dans le GATT et à l'heure actuelle, dans l'ALÉNA, les services améliorés constituent cette fin.

Un autre objectif consiste à permettre les communications intra-entreprise grâce aux réseaux de communications, des points de vue de l'accès et de l'utilisation. C'est très important aux yeux des sociétés multinationales dont les membres communiquent souvent entre eux de part et d'autre d'une frontière. Il est important pour eux d'avoir accès à un réseau de lignes privées, de ne pas faire l'objet de discrimination quand ils s'abonnent à un service aussi simple que le service téléphonique, d'avoir le droit d'installer leurs propres terminaux. Ils préféreraient que ces services soient fondés sur les coûts, ce qui est mentionné seulement comme objectif général dans les ententes. On peut constater qu'il y a beaucoup d'autres éléments de ces ententes qui ne parlent pas directement de l'exécution de services.

**Le président:** Sénateur Graham, pourrions-nous demander à M<sup>me</sup> Bradford de commenter la série de questions. Ce sont des questions très importantes, j'aimerais savoir ce qu'elle en pense.



[Text]

**Senator Graham:** Perhaps I could ask one or two more questions and then she may wish to comment on them all, but I will leave that to Mrs. Bradford.

**Senator Graham:** Do both NAFTA and GATT reflect the FTA provisions, or do they go a little further?

**Ms Bradford:** I was a veteran of the first round, which was the FTA and the FTA annex was a ground breaker. We all learned a lot by working on that negotiation, on taking trade concepts and applying them to what is an evolving, high-technology industry, the enhanced-service industry.

We learned about how to expand upon what national treatment meant in terms of allowing for access by the users to the telecommunications system. We also developed a discipline on the monopolies, which is something you will find again in the GATT's text, and you can be sure that similar provision will be found in the NAFTA to ensure where there is a monopoly provider of services, there is not unfair competition by the wrong costing outside its area of monopoly that gives it an unfair comparative advantage as a provider of an enhanced service outside its area of monopoly.

These are all similar provisions that occurred first in the FTA, were picked up in the GATT's, and are things that we will be reflecting upon in the NAFTA.

**Senator Graham:** Do they go further?

**Ms Bradford:** They do not go further. They are very similar and I would say the GATT's is a more evolved FTA, if the comparison between the two is made. The point is that in NAFTA there are three countries, not 102. It is a lot easier to get precision when there are three parties rather than 102 who all have differing regimes. The key point is that national treatment is wanted and to know with some surety how an enhanced service may be provided and how intracorporate communications may be carried out for large enterprises—this is the life-blood of commerce—that need to be able to access around their network for the purposes of their network of information.

The new area that does not appear in the FTA and does not appear in GATT's, is some of the work we are attempting to do on standards setting. We want to bring Mexico into the kind of standard-setting regime that we have in Canada and in the United States. We are much more on the leading edge in that area than Mexico.

We want to make sure that our major equipment suppliers will not be hampered in the Mexican market in the kinds of equipment standards they will have to meet to sell into Mexico. This is a very large and burgeoning telecommunications

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Je pourrais poser une ou deux questions encore, puis elle voudra peut-être les commenter toutes, mais libre à elle de décider.

**Le sénateur Graham:** L'ALENA et le GATT reflètent-ils tous deux les dispositions de l'ALE, ou est-ce qu'ils vont un peu plus loin?

**Mme Bradford:** J'ai assisté à la première série de négociations, celle qui portait sur l'ALE, et l'annexe de l'ALE a y a marqué un tournant. Au cours de ces négociations, nous en avons tous appris beaucoup sur l'application concrète des notions commerciales à un secteur de pointe en pleine évolution, le secteur des services améliorés.

Nous avons appris à élargir les définitions du traitement national en prévoyant l'accessibilité aux usagers de systèmes de télécommunications. Nous avons aussi acquis une certaine discipline en ce qui concerne les monopoles—c'est encore quelque chose que vous allez trouver dans le texte du GATT—et vous pouvez être sûrs que nous allons prévoir dans l'ALENA une disposition semblable pour nous assurer que là où un fournisseur de services a le monopole d'un secteur donné, il ne livre pas une concurrence déloyale en rajustant ses coûts au détriment de ses concurrents pour un secteur qui ne fait pas partie de son monopole.

Ce sont toutes des dispositions semblables qui ont fait leur apparition d'abord dans l'ALE, puis ensuite dans le GATT. Nous les envisageons dans le cas de l'ALENA.

**Le sénateur Graham:** Est-ce qu'on va plus loin en ce sens?

**Mme Bradford:** On ne va pas plus loin. Les dispositions sont très semblables, et je dirais que le GATT est une version plus évoluée de l'ALE, s'il faut faire une comparaison. L'idée, c'est que l'ALENA met en relation trois pays, et non pas 102. Il est beaucoup plus facile d'être précis sur des questions quand il y a trois parties, plutôt que 102 parties qui ont toutes un régime différent. L'essentiel, c'est que nous voulions qu'il y ait un traitement national et savoir avec exactitude comment un service amélioré peut être fourni, et des communications intra-entreprise, réalisées dans les grandes sociétés—c'est le pain quotidien du commerce—il faut être en mesure d'accéder à son réseau pour échanger des renseignements.

La nouvelle question qui ne figure pas dans l'ALE ni dans le GATT, c'est la question de l'établissement des normes, sur laquelle nous travaillons. Nous voulons nous assurer que nos principaux fournisseurs de matériel ne feront pas face à des obstacles indus sur le marché mexicain.

Il s'agit des normes auxquelles ils devront répondre afin de pouvoir vendre leur matériel au Mexique. C'est un très vaste marché de télécommunications qui est en pleine effervescence, où les dépenses et les investissements devront être

[Text]

market, which must spend and invest very heavily over the next 10 years. We want to ensure that standards setting will not be a barrier to our major equipment suppliers, Northern Telecom.

**The Chairman:** The committee has been told that Northern Telecom is already selling in the Mexican market.

**Ms Bradford:** They are. We want to ensure that the standard procedures in Mexico do not become a barrier to the ability to provide the kind of equipment that would be on a standardized basis in North America. In that manner, we will achieve efficiencies of production.

**Senator Graham:** Could you expand a little further on what benefits there are in the NAFTA round, or the GATT round, for Canadian service providers—not equipment providers—because that falls under goods? I want to focus for the moment on services. What are the doors that open up for Canadian telecom service providers in these draft agreements?

**Ms Bradford:** In the NAFTA, the key will be the liberalization of Mexico's closed market. First of all, service cannot be provided over the network. One must be established in Mexico to be an enhanced service provider. It is immediately a Catch-22: to be an enhanced service provider in Mexico you must be Mexican-owned. Therefore, the market cannot be accessed through an investment situation.

We would like a situation that allowed Canadian enhanced service providers, whether they be small or large, to choose on what basis they could provide those services to the Mexican market either through a telecommunications link, or if they choose to invest and establish a business enterprise in Mexico, they will have that option.

**Senator Graham:** You say that you "would like" to. Are you going to be able to?

**Ms Bradford:** I cannot tell you until the deal is done. We are all pressing hard. Our ally on this issue is the United States.

**Senator Spivak:** I am curious as to the size of the Mexican market at the present time compared to the size of the Canadian and American markets? The Canadian market is approximately one-tenth the size of the American market; is that correct?

**Ms Bradford:** Slightly less than a tenth, if you are talking about the service market. The Mexican market is what one would call a very immature market. I have a study from the World Bank, provided on a confidential basis to the Department of Finance. Essentially Mexico has to put in something like a million lines a year of telecommunications capacity;

[Traduction]

énormes pour les dix années à venir. Nous voulons nous assurer que l'établissement des normes ne fera pas obstacle à notre principal fournisseur de matériel, Northern Telecom.

**Le président:** Le comité a appris que Northern Telecom vend déjà du matériel sur le marché mexicain.

**Mme Bradford:** Oui, c'est vrai. Nous voulons nous assurer que les normes mexicaines n'empêchent pas de fournir le genre de matériel qui serait «standard» en Amérique du Nord. De cette façon, nous allons optimiser les coûts de production.

**Le sénateur Graham:** Pourriez-vous nous en dire un peu plus long sur ce que seraient les avantages des négociations concernant l'ALENA ou encore des négociations concernant le GATT pour les fournisseurs de services canadiens—pas les fournisseurs de matériel—parce que cela entre dans la définition des biens? J'aimerais me concentrer sur la question des services pour l'instant. Quelles sont, dans ces ententes provisoires, les possibilités pour les fournisseurs canadiens de services de télécommunications?

**Mme Bradford:** Dans l'ALENA, la question la plus importante sera la libéralisation du marché fermé au Mexique. D'abord, il n'est pas possible de fournir le service d'ailleurs par réseau. Pour fournir un service amélioré, il faut être établi au Mexique. C'est un cercle vicieux: l'entreprise qui fournit un service amélioré au Mexique doit être la propriété de Mexicains. Par conséquent, il n'est pas possible de pénétrer le marché seulement en investissant.

Nous aimerions faire en sorte que les fournisseurs canadiens de services améliorés, qu'il s'agisse de PME ou de grandes sociétés, puissent choisir eux-mêmes la façon de fournir les services sur le marché mexicain, que ce soit par une liaison ou par l'investissement dans une entreprise établie au Mexique. Ils auraient cette option.

**Le sénateur Graham:** Vous dites «nous aimerions...». Allez-vous être en mesure de le faire?

**Mme Bradford:** Je ne pourrai vous le dire tant que les négociations ne sont pas terminées. Nous y mettons tous beaucoup d'énergie. Les États-Unis sont nos alliés dans le dossier.

**Le sénateur Spivak:** Cela m'intéresserait de connaître la taille du marché mexicain, à l'heure actuelle, par rapport à ceux du Canada et des États-Unis? Le marché canadien représente environ un dixième du marché américain, n'est-ce pas?

**Mme Bradford:** Un peu moins que un dixième, si vous parlez du marché des services. On pourrait dire du marché mexicain qu'il n'est pas encore très bien établi. J'ai ici une étude de la Banque mondiale, qui a été confiée à titre confidentiel au ministère des Finances. Essentiellement, le Mexique installe à peu près un million de lignes par année



[Text]

that is private hook ups of each individual. At the moment there is a 20 per cent penetration rate, so there a tremendous scope for building the basic service which will require a lot of equipment from our equipment suppliers.

As that basic service is extended and as the economy is modernized, the needs of business in Mexico will be tremendously large. It is for that reason we are very keen to have the opportunity to serve some of that market, even if it is a small component.

**Senator Spivak:** Why would Mexico be interested? I can understand why it would want capital, but why would it be interested in opening up this market? If there is this huge colossus, which is the United States, Mexico will be swamped. What is the advantage to Mexico in telecommunications within a North American free trade agreement? The same would also apply to Canada.

**Ms Bradford:** Mexico has realized that, in order to modernize its economy, the telecommunications industry is a strategic industry from the point of view of the suppliers, but also—they have looked at this very carefully—from the point of view of their users. The banking community and the multinationals that will invest in Mexico need modern, efficient telecommunications services, whether it is at the basic level, for intercorporate communication, or for value-added services such as access to data banks. They cannot get that right now and they will need it.

**Senator Spivak:** Will the ownership provisions be similar to ours? Is that part of their present set up?

**Ms Bradford:** Their ownership provisions on basic?

**Senator Spivak:** Of the facilities or the carriers?

**Ms Bradford:** At the present time their provisions allow up to 49 per cent foreign per cent capital in the basic, more liberal than the Canadian position.

**The Chairman:** That is what is on the table now?

**Ms Bradford:** That is their existing regime. That is to attract the capital needed to make this massive investment.

**Senator Spivak:** How will the question of subsidies be treated, such as life line or the other subsidies that might be needed to achieve the objectives in Canada of affordable service and universal access? How is that treated in negotiations now? What are the differences between the countries?

[Traduction]

dans son réseau de télécommunications, c'est-à-dire les lignes raccordées aux particuliers. En ce moment, le taux de pénétration est de 20 p. 100. L'édification du réseau de base présente donc des possibilités énormes, et il faudra beaucoup de matériel de nos fournisseurs.

Tandis que ce réseau de base s'étend et que l'économie se modernise, les besoins des entreprises mexicaines seront énormes. C'est pour cette raison que nous tenons vraiment à intégrer ce marché, même s'il est petit.

**Le sénateur Spivak:** Pourquoi le Mexique serait-il intéressé? Je comprends pourquoi il voudrait des capitaux, mais pourquoi serait-il intéressé par l'idée d'ouvrir ce marché? Devant le colosse américain, le Mexique sera impuissant. Quel avantage le Mexique pourrait-il tirer du point de vue des télécommunications dans un accord de libre-échange nord-américain? La même question s'appliquerait aussi au Canada.

**Mme Bradford:** Les Mexicains savent que, pour moderniser leur économie, l'industrie des télécommunications revêt une importance stratégique du point de vue des fournisseurs, mais aussi—et ils ont étudié la question très attentivement—du point de vue des utilisateurs. Les banques et les multinationales qui vont investir au Mexique ont besoin de services de télécommunications modernes et efficaces, qu'il s'agisse de service de base, de communication intra-entreprise ou de service dit «à valeur ajoutée», par exemple l'accès à des banques de données. Ils ne peuvent obtenir ces services en ce moment, et ils en auront besoin.

**Le sénateur Spivak:** Les dispositions concernant la propriété seront-elles semblables aux nôtres? Les choses se dessinent-elles de cette façon?

**Mme Bradford:** À propos des services de base?

**Le sénateur Spivak:** Parlez-vous des installations ou des sociétés de télécommunications?

**Mme Bradford:** En ce moment, leurs dispositions autorisent la présence de capitaux étrangers à raison de 49 p. 100 en ce qui concerne les services de base—elles sont plus souples que la position canadienne.

**Le président:** Quel est l'objet des négociations en ce moment?

**Mme Bradford:** C'est le régime qui est déjà en place chez eux. Il s'agit d'attirer les capitaux nécessaires pour les énormes investissements nécessaires.

**Le sénateur Spivak:** Comment va-t-on régler la question des subventions, par exemple les mesures de sauvegarde ou les subventions qui pourraient se révéler nécessaires à la réalisation des objectifs du Canada concernant le prix des services et l'universalité de l'accès? Comment aborde-t-on actuelle-

[Text]

**Ms Bradford:** To the extent that basic telecommunications are most likely to be outside the scope of this agreement, there will not be any provisions relating to the question of subsidization of basic service.

**Senator Spivak:** What does that mean? What is the definition of that and what is it likely to mean in the next few years?

**Ms Bradford:** Basic is what basic is.

**Senator Spivak:** For example, Saskatchewan has come forward and said to us; under our regulated system, we have better services and we are able to compete internationally. Perhaps what they regard as basic might be very different from what is in the agreement.

**Ms Bradford:** I can tell you how we tried to skin the cat in the FTA and that is to say as defined by the regulators in each jurisdiction, precisely because of the issue of a difference of what was basic in one regime and not in the other. Things became more sophisticated in the GATT's, and NAFTA will have to bring itself up-to-date in trying to come to terms with what is a basic system and what is an enhanced.

Based on our work in the GATT's, we now feel more confident that we can come up with a definition that will stand the test across these three jurisdictions.

Perhaps Mr. MacEwen could give you the gist of that working definition.

**Mr. MacEwen:** I do not have it in front of me. It is along the lines of an enhanced service is a service in which the user's information is acted upon in some way to change the format, the code or nature of the information. There are a couple of other elements. It then goes on to state that, typically, these would include, and then it lists quite a representative number: electronic mail, protocol conversion services, store and forward, messaging and some kinds of data processing services. It gets into what would be easily recognized as fairly sophisticated services in which there is definitely interaction with the user's information.

The other side of the equation is; a basic service is one generally where user information is transmitted from one point to another, completely unchanged by the carrier.

**Senator Sylvain:** Ms Bradford, you said that you were involved in the FTA negotiations and these you did with the benefit of the Railway Act as one of your guides through the maze of rules and regulations governing telecommunications.

[Traduction]

ment la question dans les négociations? Quels sont les points de divergence entre les pays?

**Mme Bradford:** Dans la mesure où les télécommunications de base seront vraisemblablement exclues de cet accord, il n'y aura aucune disposition touchant les subventions concernant les services de base.

**Le sénateur Spivak:** Qu'est-ce que vous voulez dire? Quelle est la définition, à quoi peut-on s'attendre logiquement pour les quelques années à venir?

**Mme Bradford:** La base, c'est la base.

**Le sénateur Spivak:** Je vais vous donner un exemple: les représentants de la Saskatchewan sont venus nous dire que, dans le contexte réglementaire actuel, nos services sont supérieurs et nous pouvons concurrencer sur la scène internationale. Ce qu'ils considèrent comme un service de base, c'est peut-être très différent de ce qui est dit dans l'accord.

**Mme Bradford:** Je peux vous dire comment nous avons essayé de régler la question dans l'ALE: nous nous en sommes remis à la définition de l'organisme de réglementation à chaque endroit, précisément parce que les régimes différaient d'un cas à l'autre. Les choses ont évolué dans le GATT, et il faudra mettre l'ALENA à jour, y définir ce qui est de base, ce qui est amélioré.

Après avoir travaillé sur le GATT, nous avons toutes les raisons de croire que nous allons trouver une définition qui conviendra aux trois parties.

M. MacEwen pourrait peut-être vous donner l'essentiel de cette définition provisoire.

**M. MacEwen:** Je ne l'ai pas devant moi. Essentiellement, il est dit que le service amélioré suppose une intervention sur l'information de l'utilisateur, une intervention qui en modifie la présentation, le code ou la nature d'une façon ou d'une autre. Il y a quelques autres éléments. Ensuite, il est dit que cela englobe habituellement certains éléments, puis il y a une liste: le courrier électronique, les services de conversion de protocole, la transmission en mode différé, la télémessagerie et certains services de traitement des données. On constate facilement que ce sont des services assez perfectionnés où il y a sans contredit une interaction informationnelle avec l'utilisateur.

L'autre variable de l'équation est la suivante: un service de base sert habituellement à transmettre une information d'un point à un autre, sans que la société de télécommunications la change de quelque façon que ce soit.

**Le sénateur Sylvain:** Madame Bradford, vous dites que vous avez participé aux négociations relatives à l'ALE et que vous avez utilisé la Loi sur les chemins de fer pour tracer votre voie dans le labyrinthe des règles qui régissent les télécommunications.



[Text]

Now that you are into this new round for the NAFTA, is there anything about the law, as it is proposed, that you feel may hinder you in future or ongoing negotiations in FTA?

Do you have any recommendations that might help your negotiations and enhance Canada's position within those negotiations? I am thinking primarily in the investment and ownership part of it.

**Ms Bradford:** It is certainly easier to work from the negotiator's point of view with a draft bill than it was with the Railway Act; a step in the right direction.

We have made this information available to both Mexico and the United States and they appreciate the fact that we are trying to codify our telecommunications regime in something that is more modern than the Railway Act. This is a good step forward.

In terms of any elements in the draft legislation that might create difficulties, probably the only area is in the objectives. When one reads the objectives, as the Americans and the Mexicans did, they say that means you can do quite a lot of things as objectives under this act. We have taken care to explain to them how the obligations we intend to enter into with them building on the FTA and on the GATT's, would not put us in conflict with these general objectives.

If there is any area of discomfort from the point of view of the U.S. or Mexico, it might be in the rather broad set of objectives that the bill follows.

**Senator Sylvain:** Could I infer from that that you would like to see something a little more precise and tightly drawn?

**Ms Bradford:** It is not for an official in the Department of External Affairs to comment in that manner.

**Senator Sylvain:** Let me rephrase that question. Do you feel that your position as a negotiator might be more solid if you had something more tightly drawn, more focused?

**Ms Bradford:** I would answer your question in terms of how would a trading partner like to see us structure our telecommunications legislation, rather than a mere minor official in a sister department.

From the point of view of the trade agreement and the obligations that we as a country will enter into with our trading partners, they get rather nervous when they see a wide set of objectives as the underpinning to what is to be our telecommunications legislation. I want to convey that unease. On the

[Traduction]

Voici maintenant une nouvelle série de négociations concernant l'ALENA: sous sa forme actuelle, le projet de loi contient-il quoi que ce soit qui, à votre avis, entraverait les négociations relatives à l'ALE, aujourd'hui ou à l'avenir?

Avez-vous des recommandations qui vous seraient peut-être utiles dans vos négociations et qui amélioreraient la position du Canada dans ces négociations? Je pense surtout aux questions de l'investissement et de la propriété.

**Mme Bradford:** Il est certainement plus facile du point de vue du négociateur de travailler à partir d'un avant-projet de loi qu'à partir de la Loi sur les chemins de fer. C'est un pas dans la bonne direction.

Nous avons mis ces renseignements à la disposition des autorités mexicaines et américaines, et elles apprécient le fait que nous ayons essayé de codifier notre régime de télécommunications d'une façon plus moderne que ce qui est prévu dans la Loi sur les chemins de fer. C'est un pas important dans la bonne direction.

S'il y a dans le projet de loi quelque chose qui pourrait créer des difficultés, c'est probablement les objectifs. En lisant les objectifs, comme les Américains et les Mexicains l'ont fait, on constate qu'un grand nombre de choses seraient autorisées par la loi. Nous avons pris le soin de leur expliquer comment les engagements que nous avons l'intention de prendre avec eux dans l'ALE et dans le GATT ne nous forceraient pas à aller à l'encontre de ces objectifs généraux.

S'il y a une question qui met les Mexicains ou les Américains mal à l'aise, c'est peut-être l'ensemble plutôt vaste d'objectifs visés dans le projet de loi.

**Le sénateur Sylvain:** Dois-je en déduire que vous aimeriez y voir quelque chose d'un peu plus précis, un texte plus «serré»?

**Mme Bradford:** Il n'appartient pas à une représentante du ministère des Affaires extérieures de faire une telle observation.

**Le sénateur Sylvain:** Permettez-moi de reformuler la question. À votre avis, votre position comme négociatrice serait-elle plus solide si vous disposiez d'un texte mieux articulé, plus précis?

**Mme Bradford:** Pour répondre à votre question, je dirais qu'il faut savoir comment le partenaire commercial voudrait nous voir structurer notre législation dans le domaine des télécommunications, plutôt que vous offrir le seul point de vue du cadre intermédiaire d'un ministère ordinaire.

Dans le contexte de l'accord commercial et des engagements que nous avons pris en tant que pays à l'égard de nos partenaires commerciaux, ils sont plutôt nerveux à l'idée qu'un ensemble d'objectifs aussi vaste soit le point d'articulation de toute notre législation sur les télécommunica-

[Text]

other hand, with my colleagues in the Department of Communications, we have been able to convince Mexico and the United States that as a result of what we intend to enter into, based on the free trade agreement and on the GATT, we will be able to meet our obligations. We will focus on the kinds of commitments that we have been discussing with you this afternoon.

**Senator Sylvain:** You talked about the traditionally more restrictive investment rules in Mexico. Presumably, they will now be lightened to some degree. Is there anything about our rules in our proposed act that might influence the other partners to say, "Well, if you are going to be restrictive, then we will be restrictive"?

**Ms Bradford:** I do not know how this will turn out, but it is quite likely the basics will not be covered by a NAFTA agreement, in which case there are no restrictions on the remaining areas that would be covered from the point of view of Canada's regime. We have an open regime for enhanced services. What we would be doing would be locking into that openness, thereby allowing any one to come and invest in our country and set up an enhanced service business. That is something we have already committed to with the Americans. It would be a further signal to the international community that we are a place that welcomes foreign investment in this kind of service.

**Senator Sylvain:** May I infer that if we are to give our trading partners, the United States and Mexico, access to our markets in other than basic services, that our companies will have the same privileges; those who wish may expand their operations into the United States or Mexico without any restrictions?

**Ms Bradford:** We have that commitment from the United States through the FTA.

**The Chairman:** What about Mexico?

**Ms Bradford:** In Mexico, there is a more restricted regime. It is the objective of this negotiation to liberalize that regime.

I can assure you that if Meriel Bradford is not pressing hard, the United States is certainly pressing very hard. I am lending my efforts to that pressure.

**Senator Sylvain:** Can we assume that if Mexico does not respond to your offers of opening up our markets, that you will not open up our markets to them? It would be *quid pro quo* in other words.

**Ms Bradford:** I cannot assure you there is balance and reciprocity in every sector because that is really not the way a trade agreement can be negotiated. What we want is a good

[Traduction]

tions. Je veux vous faire part de ce malaise. Par ailleurs, avec l'aide de mes collègues au ministère des Communications, nous avons réussi à convaincre le Mexique et les États-Unis que nous allons remplir les obligations qui découlent des ententes conclues, compte tenu de l'accord de libre-échange et du GATT. Nous allons nous concentrer sur le genre d'engagement qui a fait l'objet de nos discussions avec vous cet après-midi.

**Le sénateur Sylvain:** Vous avez parlé des règles d'investissement, qui ont toujours été plus restrictives au Mexique. Il est à présumer qu'elles seront maintenant assouplies quelque peu. Les règles proposées dans notre projet de loi contiennent-elles quoi que ce soit qui puisse pousser les autres partenaires à dire «Eh bien, vous voulez être restrictifs, nous allons être restrictifs nous aussi. . .»?

**Mme Bradford:** Je ne sais pas ce que cela va donner au bout du compte, mais il est assez probable que les services de base ne figurent pas dans l'ALENA, auquel cas il n'y aurait aucune restriction visant les autres secteurs prévus, du point de vue du régime canadien. Nos services améliorés s'inscrivent dans un régime libre. Nous donnerions «de l'ampleur» à cette liberté: n'importe qui pourrait ainsi venir investir dans notre pays et y établir une entreprise de services améliorés. Nous nous sommes déjà engagés auprès des Américains à ce sujet. Cela montrerait encore à la communauté internationale que le Canada est un endroit où les investissements étrangers dans ce type de service sont accueillis favorablement.

**Le sénateur Sylvain:** Je peux donc en déduire que si nous permettons à nos partenaires commerciaux, les États-Unis et le Mexique, d'accéder à d'autres marchés que nos services de base, nos entreprises auront les mêmes privilèges, c'est-à-dire celles qui veulent élargir leurs activités aux États-Unis ou au Mexique sans restriction?

**Mme Bradford:** Nous avons obtenu cet engagement de la part des États-Unis dans l'ALE.

**Le président:** Qu'en est-il du Mexique?

**Mme Bradford:** Au Mexique, le régime est plus restrictif. L'objectif de cette négociation est de libéraliser ce régime.

Je vous l'assure: quand ce n'est pas Meriel Bradford qui fait des pressions constantes, ce sont certainement les représentants des États-Unis qui le font. Je prête mon concours à l'exercice.

**Le sénateur Sylvain:** Peut-on supposer que si le Mexique ne réagit pas favorablement aux offres et qu'il n'ouvre pas ses marchés, vous ne lui ouvrirez pas vos marchés en retour? Autrement dit, ce serait nécessairement réciproque.

**Mme Bradford:** Je ne peux pas vous garantir qu'il y aura un équilibre parfait et réciproque pour tous les secteurs parce que ce n'est pas de cette façon que les accords commerciaux



[Text]

overall agreement in which there is a balance of benefit. I cannot commit to you today to say that every element in the agreement will be self-balancing. It is our wish. I think there is a good prospect of opening the Mexican regime.

**Senator Sylvain:** What you will lose in the swing you think you will make up in the roundabouts, is that it?

**Ms Bradford:** That is what we are aiming for.

**The Chairman:** I have seen in a couple of Canadian and American papers that people are thinking there may be a signing soon. How far are your negotiations on telecommunications from being completed and getting ready to sign off that segment?

Senator Graham was saying that we know what FTA did, now we want to know what is there in it for Canadians in terms of the sale of goods and services in what you hope to negotiate. If you got everything you were looking for, what will our resellers be able to do? We understand what the equipment and goods sellers will be able to do, but what about people with enhanced services? What will they really be able to do when you finish with this agreement?

**Ms Bradford:** First, with respect to where do we stand on the telecommunications component of the agreement, we are well advanced. We are quite confident that this could be wrapped up in weeks. We have a few remaining questions in the standards area. We have the question of making sure that we have clearly defined how basic is carved out of the agreement to make sure that we all have a similar set of understandings on that point.

Those are the two remaining questions with respect to which we need technical discussion. There is a policy agreement on what we are doing. It is more a question of getting it right technically in the legal review, than of anything else.

In terms of benefits, I want to stress that the real benefit will be the opening of the Mexican market to the enhanced service providers, through enhanced services provided over the lines from Canada, if we choose to do that, or if a company wishes to be closer to the customer to go down to establish a business in Mexico. I think we will be successful.

What remains to be seen is how fast we will be able to open Mexico to allow for those service opportunities.

Quite frankly, I think the Canadian industry is much more interested knowing that there will be a number of businesses that may wish to have a service base throughout North America. The enhanced community will be able to look at a more open regime in Mexico as a definite advantage.

[Traduction]

se négocient. Ce que nous visons à obtenir, c'est un bon accord dans l'ensemble, un accord avantageux tout bien considéré. Je ne peux m'engager aujourd'hui envers vous et affirmer que tous les éléments de l'accord seront parfaitement équilibrés. Nous le souhaitons. Je crois que l'ouverture du régime mexicain présente de bonnes possibilités.

**Le sénateur Sylvain:** Le terrain que vous perdez dans les virages, vous allez le gagner dans le droit, n'est-ce pas?

**Mme Bradford:** C'est notre objectif.

**Le président:** J'ai lu dans quelques journaux canadiens et américains que l'accord pourrait être conclu bientôt selon certaines personnes. À quel point des négociations en est-on dans le segment qui porte sur les télécommunications?

Le sénateur Graham disait que nous connaissons les effets de l'ALE. Maintenant, nous voulons savoir ce que les Canadiens peuvent tirer, en fait de vente de biens et services, de vos négociations. Si vous avez obtenu tout ce que vous vouliez, qu'est-ce nos revendeurs auront le droit de faire? Nous savons ce que les vendeurs de biens et de matériel auront le droit de faire, mais qu'en est-il de ceux qui fournissent des services améliorés? Qu'est-ce qu'il leur sera vraiment possible de faire une fois l'entente conclue?

**Mme Bradford:** D'abord, pour ce qui est du segment de l'accord qui porte sur les télécommunications, nous sommes bien avancés. Nous avons toutes les raisons de croire que le tout aboutira dans quelques semaines. Il nous reste quelques questions à régler dans le domaine des normes. Il nous faut nous assurer de bien définir les services de base et de les exclure de l'accord, de nous assurer que tout le monde s'entend sur ce point.

Il reste deux questions qui exigent un débat de nature technique. Notre intervention est régie par une entente officielle. Ce qui reste à faire, plus que toute autre chose, c'est de s'assurer que tout est convenable au point de vue juridique.

Quant aux avantages dont vous avez parlé, je tiens à souligner que le véritable avantage sera un marché mexicain ouvert aux fournisseurs de services améliorés travaillant soit depuis le Canada, grâce aux réseaux—si c'est notre choix—soit plus près du client, au Mexique même. Je crois que nous allons réussir.

Reste à voir le temps qu'il faudra pour ouvrir le marché mexicain à ces services.

Pour être franc, je crois que l'industrie canadienne tient beaucoup plus à savoir qu'un certain nombre d'entreprises aimeraient peut-être avoir des services partout en Amérique du Nord. Les fournisseurs de services améliorés considéreront certainement un régime mexicain plus libre comme un avantage.

[Text]

**The Chairman:** Before I turn to Professor Janisch, is it the case that one of the likely outcomes of your negotiations will be that if a Canadian wanted to get into reselling in Mexico, they would have to incorporate and set up a company there and look for Mexican partners? Is that one likely outcome?

**Ms Bradford:** What service would that be, reselling of basic capacity or an enhanced service?

**The Chairman:** Both.

**Ms Bradford:** On the enhanced service question, which is a little bit more straightforward, right now they would have to be established in Mexico, and the ownership is reserved to Mexicans.

**The Chairman:** Is it 100 per cent?

**Ms Bradford:** I think it is very high. It is certainly a majority ownership by Mexicans.

**The Chairman:** So, 51 per cent, then?

**Ms Bradford:** At least 51 per cent. That is not as attractive a business prospect for many companies who would like to have at least a controlling interest in the firm.

The question will be how quickly can we encourage Mexico to open that investment opportunity to Canadian companies. We are looking for something quite short term because this industry is moving so quickly and people want to get involved early.

I am sorry I cannot be more forthcoming on what the Mexican eventual offer will be. They know it is important. They have been pushed very hard by the United States.

With respect to resellers, Mr. MacEwen will answer that question because he is the technical expert here.

**Mr. MacEwen:** As I understand, the other half of that is opportunities for resale for the purpose of providing basic services. In the present Mexican regime, you must adhere to their foreign ownership requirements. They allow up to 49 per cent. You have to meet other requirements as being incorporated there, having Mexicans on your board and a few things like that.

To the extent that this will not be covered in the agreement, the agreement would not afford a framework for Canadian suppliers in that area and vice versa. It would not be part of it, no matter which country the service provider originates from.

**Professor Hudson Janisch, (Advisor to the Committee):** Ms Bradford, in your opening statement you mentioned there

[Traduction]

**Le président:** Avant de donner la parole à M. Janisch, je vais vous poser une dernière question: selon les résultats qu'auront probablement vos négociations, est-ce vrai que si un Canadien veut pénétrer le marché de la revente au Mexique, il devra se constituer en société, s'établir au Mexique même et rechercher des associés mexicains? Est-ce bien le résultat probable?

**Mme Bradford:** De quels services parlez-vous? De la revente de services de base ou de services améliorés?

**Le président:** Les deux.

**Mme Bradford:** Pour ce qui est des services améliorés, une question un petit peu plus facile à régler. Il faudrait pour le moment qu'il s'établisse au Mexique. La société doit être la propriété de Mexicains.

**Le président:** À 100 p. 100?

**Mme Bradford:** Je crois que c'est un pourcentage très élevé. Les actionnaires majoritaires doivent certainement être mexicains.

**Le président:** Disons, donc, 51 p. 100?

**Mme Bradford:** Au moins 51 p. 100. Ce n'est donc pas une occasion si intéressante pour un grand nombre d'entreprises, qui souhaiteraient avoir moins une participation majoritaire.

La question sera donc de savoir combien de temps il nous faudra pour encourager le Mexique à ouvrir ses possibilités aux entreprises canadiennes. Nous envisageons vraiment le court terme: c'est une industrie qui évolue très rapidement, et les gens veulent pénétrer le marché dès que possible.

Je m'excuse de ne pouvoir prédire ce que les Mexicains vont offrir en retour. Ils savent que c'est important. Les États-Unis ont fait pression sur eux avec acharnement.

Pour ce qui touche les revendeurs, M. MacEwen sera en mesure de répondre à votre question. C'est lui le spécialiste.

**M. MacEwen:** Si je comprends bien, l'autre volet de la question touche la revente en vue de l'exécution de services de base. Selon le régime mexicain actuellement en cours, il faut répondre aux exigences concernant les intérêts des étrangers dans une entreprise. Cela ne peut dépasser 49 p. 100. Il y a d'autres exigences, par exemple se constituer en société au Mexique, nommer des Mexicains au conseil d'administration et ainsi de suite.

Dans la mesure où la question ne figurera pas dans l'accord, l'accord ne fournira pas de cadre de référence pour les fournisseurs canadiens dans le domaine et inversement. Cela serait exclu, quel que soit le pays d'origine du fournisseur de services.

**M. Hudson Janisch (conseiller du Comité):** Mme Bradford, dans votre déclaration liminaire, vous avez



[Text]

were three characteristics of international agreements on telecommunications services: national treatment, most-favoured nation and concern for standard setting. I thought there was a fourth one of great importance, the notion of transparency. Could you and your colleagues from the Department of Communications discuss the Canadian regulatory regime proposed in Bill C-62, in the context of our emerging international obligations with respect to transparency?

In particular, refer to the licensing provisions in the bill, the exemption power and the cabinet's vary and rescind power and whether those stand up to a transparency test from an international point of view.

**Ms Bradford:** That is an excellent question. Transparency is an important component of this agreement, as it was in the free trade agreement. We have spent a great deal of time trying to make transparent the Mexican regime and to impress upon Mexico the importance of publication of regulations, practices, policies, of making clear their licensing regime and of making sure there is an opportunity, where possible, for prior consultation and comment before the promulgation of regulation. Those have been important objectives for us, vis-à-vis Mexico.

**Professor Janisch:** Do we live up to the lessons we are giving to the Mexicans in Bill C-62?

**Ms Bradford:** I would like to say we will. We will have to live up to those obligations because Canada will have similar obligations with respect to the area of enhanced services, whereby they must be published. Legislation, by its very nature is published. This will apply also to regulations and rulings, as well as the opportunity, where possible, for prior comment. These are all things that we feel as international trade negotiators make for a much better regime in which our businesses can operate. Also, we hope that this will avoid disputes as much as possible where the rules are both known and available for comment by the interested parties.

It is an important component of any trade agreement. Certainly, in this one we have focused very much on getting Mexico in line. If there are things you feel we should be doing, this will be an added spur to that.

**Professor Janisch:** I appreciate that the argument could be that the only matter that is on the table now is the immediate issue of enhanced services and the transparency of the regulatory regime for enhanced services. It seems to me that since this legislation will be in place for some time, and since the general trend that you have identified for us is toward more international agreements with more requirements of trans-

[Traduction]

mentionné que les ententes internationales concernant les services de télécommunications avaient trois caractéristiques: le traitement national, le traitement de la nation la plus favorisée et la prescription de normes. J'ai pensé qu'il y en a une autre de grande importance, la notion de transparence. Est-ce que vous et vos collègues du ministère des Communications pourriez discuter du régime réglementaire canadien proposé dans le projet de loi C-62, compte tenu des nouvelles obligations internationales à l'égard de la transparence?

Je vous renvoie particulièrement aux dispositions concernant les licences dans le projet de loi, au droit d'exemption et au droit de modification et d'annulation du Cabinet. Croyez-vous que ces dispositions vont vraiment répondre aux critères de transparence du point de vue international?

**Mme Bradford:** C'est une excellente question. La transparence est une composante importante de cet accord, comme cela a été le cas pour l'accord de libre-échange. Nous avons mis beaucoup de temps à essayer de rendre le régime mexicain transparent et à persuader les Mexicains de l'importance de la publication de règles et de politiques, à éclaircir les modalités de leur régime d'attribution de licences et à nous assurer qu'ils recueillent, dans la mesure du possible, consultations et observations avant de mettre un règlement en oeuvre. Ces objectifs étaient importants à nos yeux.

**M. Janisch:** Sommes-nous à la hauteur de ce que nous voulons montrer aux Mexicains dans le projet de loi C-62?

**Mme Bradford:** J'ose croire que nous le serons. Nous allons devoir répondre à ces obligations parce que le Canada en a contracté des semblables dans le domaine des services améliorés: il faut que ce soit publié. Les lois sont publiées parce que ce sont des lois. Cela vaudra aussi pour les règlements et les décisions, et la possibilité de faire, autant que possible, des observations au préalable. En tant que négociateurs d'accords de commerce international, nous croyons que ces choses contribuent toutes à créer un meilleur régime où nos entreprises peuvent bien exercer leurs activités. Aussi, nous croyons pouvoir éviter des conflits, autant que possible, dans la mesure où les règles sont connues et qu'elles peuvent être commentées par les parties intéressées.

C'est une composante importante de tout accord commercial. À coup sûr, dans le cas qui nous occupe, nous faisons beaucoup d'efforts pour que le Mexique se conforme à notre ligne de conduite. Si vous croyez que nous devrions faire autre chose encore, cela ajoutera d'autant à l'effort.

**M. Janisch:** Je sais bien quel argument on pourrait avancer: la seule question qui se négocie à l'heure actuelle, c'est celle des services améliorés et non la transparence du régime réglementaire dans ce domaine. Il me semble que si cette loi doit être en vigueur pendant longtemps et que la tendance générale est, comme vous l'avez fait remarquer, en faveur d'un plus grand nombre d'ententes internationales où la transparence

[Text]

parency that, presumably, it will not be too long before we will need to test other provisions of the legislation other than just the enhanced services against a transparency test. Do you feel Bill C-62 will stand the test of time? Will it be compatible with the trend in international telecommunications negotiations?

**Ms Bradford:** I have not studied the bill from the point of view of its implications for the basic system and the kinds of obligations. I could really only answer you in more general terms.

For the purposes of your trading partner, for business enterprises and consumer interests, people want to know what the rules of the game are, how the game is to be played and what form of redress they have when things do not go as they are supposed to go. Beyond that, I find it rather difficult to comment on the specifics of the bill. Generally, in trade policy, we are moving into areas of services which traditionally have not been part of trade agreements. I think this is bringing to the consciousness of regulators and policy makers the need to really be very sure that we have a transparent regime and that we have the appropriate procedures in place. That means when you do negotiate on those areas, the domestic regime is in place and can be transmitted holus-bolus into the international arena.

**Senator Forrestall:** Is it not imperative that this be a matter of law before you conclude the current agreement or before we enter into any final North American free trade agreement? How necessary is this legislation to what you are doing?

**Ms Bradford:** This is a useful piece of codification of what we were using as a basis in the old Railway Act. There is nothing in conflict here, nor is there any reason whereby the telecommunications bill must proceed the coming into force of the NAFTA. They can both proceed. They are going in the same general direction. One is not held hostage to the other. They are complementary to each other. Whether one moves slightly ahead of the other, does not imperil our trade negotiation.

**Senator Forrestall:** Is it too far down the road to look at this being replaced at some point in the not too distant future with an act similar to the Competition Act?

**Ms Bradford:** That is something a mere trade negotiator could not speculate on.

**The Chairman:** I gather one of the underlying principles of Bill C-62 is that it is constitutionally neutral in that it is merely attempting to put into place what the Supreme Court of Canada said; there should be federal regulation and not frag-

[Traduction]

revêt une importance accrue, il est à présumer que nous n'aurons pas à attendre longtemps avant qu'il soit nécessaire de vérifier si les autres dispositions de la loi, celles qui ne traitent pas des services améliorés, répondent aux critères de transparence. Croyez-vous que le temps aura raison du projet de loi C-62? Croyez-vous que le projet de loi est compatible avec la tendance observée pour ce qui touche les négociations internationales dans le secteur des télécommunications?

**Mme Bradford:** Je n'ai pas étudié l'incidence du projet de loi sur le système de base et ce genre d'obligation. Je peux seulement formuler une réponse en termes généraux.

Les partenaires commerciaux, les entreprises commerciales et les consommateurs veulent connaître les règles du jeu, comment il faut jouer, et leur recours quand la situation n'évolue pas selon leur volonté. Mise à part cette considération, il est très difficile pour moi de commenter les particularités du projet de loi. De façon générale, en politique commerciale, nous abordons de plus en plus des domaines et services qui ne faisaient pas auparavant partie des accords de commerce. Je crois que cela amène les organismes de réglementation et les décideurs à penser qu'il est nécessaire de s'assurer que le régime en place est transparent et que les démarches à respecter sont appropriées. C'est dire que dans la mesure où ces secteurs font partie des négociations, le régime d'un pays donné peut se transposer en bloc sur le marché international.

**Le sénateur Forrestall:** Il n'est pas impératif que la question soit légiférée avant la conclusion de l'accord qui se négocie actuellement ou encore avant que la version finale d'un accord de libre-échange nord-américain ne soit adopté? Dans quelle mesure la loi est-elle nécessaire à votre démarche?

**Mme Bradford:** C'est une codification utile pour ce que nous reprenions avant dans la vieille Loi sur les chemins de fer. Il n'y a pas de conflit, ni encore de motif pour dire que le projet de loi sur les télécommunications doit être adopté avant la conclusion de l'ALENA. Les deux peuvent aller de l'avant. L'accord et le projet de loi vont essentiellement dans la même direction. L'un ne tient pas l'autre en otage. Ils se complètent. Il nous importe peu que l'un devance légèrement l'autre, cela ne met pas nos négociations commerciales en péril.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce voir trop loin que d'envisager que cette loi soit remplacée, dans un avenir quand même assez proche, par une loi semblable à la Loi sur la concurrence?

**Mme Bradford:** Voilà une prédiction qui échappe au simple négociateur d'accords de commerce.

**Le président:** J'imagine que l'un des principes sous-jacents du projet de loi C-62 est sa neutralité sur le plan constitutionnel. Il vise seulement à mettre en application une décision de la Cour suprême du Canada: il devrait y avoir une réglementation



[Text]

mentation. I gather that is something that helps you in your negotiations?

**Ms Bradford:** Very much so.

**Senator Graham:** You have said that there is nothing in conflict, that we are not held hostage and that everything is complementary. I wonder if there is anything that you would like to see added to the legislation. Do you have any suggestions for us when we begin to formulate our report tomorrow?

**Ms Bradford:** Given the drafters are surrounding me, I do not have any suggestions. I think it would be inappropriate for me to go beyond the remarks already made. Certainly, the point is taken with respect to transparency.

**Senator Graham:** I wish the drafters would raise their hands.

**Ms Bradford:** I am sorry, Senator Graham, if that disappoints you.

**Senator Graham:** Only the Shadow knows.

**The Chairman:** If there are no other questions, I should like to thank the three witnesses for being here today. We all anxiously await the outcome and the conclusions of the negotiations to see what has been made available for Canadians. We are trying to become more competitive and we are trying to find ways that Canadian companies can compete and get more business in such countries as Mexico. We hope that your agreement will permit that.

Welcome again to Mr. Bud Sherman, of the CRTC, and his officials.

I appreciate you have agreed to come back. You have had an opportunity to see and read what many of the other intervenors and witnesses have said to us on this pre-study.

You undertook when you were here before that if we sent you written questions you would reply to them. I received the last batch of answers to your questions today.

Today we should like to follow up on some of the questions we have asked before, based upon what certain witnesses and intervenors have said to us, just to get a feeling for where you, the regulator, feel Bill C-62 should be going.

A number of witnesses have commented that the bill is too accepting of the need to regulate. It was suggested the objectives should attach to a higher priority to the concept of competition; there should be more of an obligation for the commission to forbear from regulation; there should be specific time limits specified for the CRTC to deal with specific applications.

The question is: Would the CRTC prefer to have more guidance in that respect?

[Traduction]

tion fédérale et non fragmentation. J'imagine que cela vous est utile dans vos négociations?

**Mme Bradford:** Oui, beaucoup.

**Le sénateur Graham:** Vous avez dit qu'il n'y a pas de conflit, qu'on ne nous tient pas en otage, que tout se complète. Je me demande s'il faudrait ajouter, à vos yeux, quoi que ce soit au projet de loi. Avez-vous quelque chose à proposer? Nous allons commencer à préparer notre rapport demain.

**Mme Bradford:** Je vois les rédacteurs qui m'entourent. Je ne m'avancerai donc pas. Il ne conviendrait pas pour moi de renchérir sur ce qui a été déjà dit. À coup sûr, vous avez raison en ce qui concerne la transparence.

**Le sénateur Graham:** J'aimerais que les rédacteurs lèvent la main.

**Mme Bradford:** Je m'excuse, Sénateur Graham, si vous êtes déçu.

**Le sénateur Graham:** Ce sera mon petit secret.

**Le président:** S'il n'y a plus de questions, j'aimerais remercier les trois témoins d'être venus aujourd'hui. Nous attendons tous avec impatience l'aboutissement des négociations pour voir ce qui pourra profiter aux Canadiens. Nous essayons d'être plus compétitifs et de trouver des façons pour les entreprises canadiennes de concurrencer et d'obtenir plus d'occasions dans des pays comme le Mexique. Nous espérons que votre accord leur permettra de le faire.

Nous souhaitons une nouvelle fois la bienvenue à M. Bud Sherman, du CRTC, et à ses collègues.

Je suis heureux que vous ayez consenti à revenir. Vous avez eu l'occasion de voir et de lire ce que nombre des autres intervenants et témoins nous ont dit sur cette étude préliminaire.

Vous vous étiez engagé, lorsque vous avez comparu devant nous, à répondre à un questionnaire écrit si nous vous en faisons parvenir un. J'ai reçu la dernière série de réponses de votre part aujourd'hui.

Aujourd'hui, nous aimerions faire un suivi de certaines des questions que nous avons posées auparavant, en fonction de ce que certains témoins et intervenants nous ont dit, pour nous faire une idée de ce que vous, au nom de l'organisme de réglementation, pensez du projet de loi C-62.

Selon un certain nombre de témoins, le projet de loi considère trop d'emblée qu'il faut réglementer. On nous a dit que les objectifs devraient concerner davantage le concept de concurrence; il devrait y avoir plus qu'une obligation pour le Conseil de s'abstenir d'appliquer le règlement; il devrait y avoir des échéanciers précis lorsqu'il s'agit pour le CRTC de traiter des demandes précises.

Ma question est la suivante: le CRTC préférerait-il avoir une plus grande orientation à cet égard?

[Text]

**Mr. L. R. Sherman, Vice-Chairman, Canadian Radio-television and Telecommunications Commission:** I am accompanied again by members of the commission staff, Mr. Rosenzweig and Mr. Scott.

The question you have asked me is whether the commission would appreciate more guidance on the subject of process, the time that it takes and time limits for completing various procedures. We certainly have no objection to guidance and we are open to any that any party, or this committee, cares to give. But we have looked carefully at the subject of time of our processes and procedures and the time required to reach decisions. Our conclusion is that at the present time, statutory time limits on commission tariff decisions are not necessary or practical. With respect to applications, we do move according to our own rules and procedures as rapidly as we can within self-imposed requirements, keeping in mind that we have to have our questions and explorations of the subject matter relative to those applications completed in a public way in order to make sure that the decisions are accurate.

The legislation as currently drafted is satisfactory from the commission's point view of the objectives that are laid out in clause 7, the objectives of the Canadian telecommunications policy. They speak sufficiently to the competitive age that we live in and the more highly competitive age into which we seem to be evolving. We are mindful of the need to meet deadlines and requirements on the part of the carriers, the applicants, respondents and, in the case of applications, all those affected by the tariffs, to move as quickly as possible to enable them to maximize their investments and to achieve the results they want.

What has been said to us by this committee, what others have said before this committee, and other discussions that we have had with many carriers, have impressed us as sufficiently that there is a great urgency to getting our decisions out on tariffs and applications. We bear that in mind at all times. There is perhaps more than one thing to be said for the current proposed legislation that would assist us in that respect; clause 39 dealing with forbearance.

**The Chairman:** In effect, if you can forebear you save the time of having hearings. What you are saying is that you would not want, either by way of regulation or in the bill, any more guidance with respect to the concept of a regulatory leg?

[Traduction]

**M. L.R. Sherman, vice-président, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes:** Encore une fois, je suis accompagné de membres du personnel du Conseil; il s'agit de MM. Rosenzweig et Scott.

Vous nous demandez si le Conseil apprécierait d'obtenir une plus grande orientation au sujet du processus, du temps qu'il exige et des échéanciers relatifs à diverses procédures. Nous ne nous opposons certainement pas à l'idée de recevoir une orientation et sommes ouverts à tout ce qu'on peut nous donner à ce sujet, que ce soit de la part du Comité ou de quelqu'un d'autre. Mais nous nous sommes penchés avec soin sur la question du temps que prenaient nos processus et nos procédures ainsi que du temps qu'il fallait pour rendre des décisions. Nous en sommes arrivés à la conclusion suivante: à l'heure actuelle, l'enchâssement de limites temporelles dans la loi relativement aux décisions tarifaires du Conseil n'est ni nécessaire ni pratique. En ce qui concerne les demandes, nous procédons selon nos propres règles et procédures aussi vite que nous le pouvons et en fonction d'exigences que nous nous sommes imposées, compte tenu du fait que nous devons faire un examen public des questions relatives à ces demandes de façon à nous assurer de prendre la bonne décision.

Le Conseil considère que la loi sous sa forme actuelle est satisfaisante compte tenu des objectifs exposés dans l'article 7, des objectifs de la politique canadienne en matière de télécommunications. Elle est suffisamment adaptée à l'époque de concurrence dans laquelle nous vivons et à l'époque de concurrence encore plus acharnée vers laquelle nous semblons nous diriger. Nous sommes conscients qu'il faut respecter les délais et les exigences des entreprises, des demandeurs et des répondants et, dans le cas des demandes, de tous ceux qui sont touchés par les tarifs, afin de leur permettre de maximiser le plus rapidement possible leurs investissements et d'arriver aux résultats voulus.

D'après ce que nous avons entendu de la part des membres du comité et d'autres interlocuteurs qui ont comparu devant lui, et à la suite d'autres discussions que nous avons eues avec de nombreux porte-parole d'entreprises, nous en sommes venus à croire fermement qu'il faut en arriver au plus vite à prendre une décision sur les tarifs et les demandes. Cette préoccupation ne nous quitte jamais. Il y a peut-être plus d'une chose à dire concernant le projet de loi en question qui pourrait nous aider à cet égard; l'article 39 qui parle de l'abstention.

**Le président:** En effet, si vous pouvez vous abstenir, vous pouvez économiser le temps habituellement consacré aux audiences. Ce que vous dites, c'est que vous ne désirez pas obtenir, ni par règlement ni par une mention dans le projet de loi, une orientation plus grande en ce qui concerne le concept de segment réglementaire?



[Text]

**Mr. Sherman:** That would be my position, our position, yes.

**The Chairman:** One of our researchers, Mr. René Lemieux, has kindly done some work for the committee. He has handed out a draft from Professor David Flaherty and a section of the Bank Act on privacy.

We have had the Privacy Commissioner and a wide variety of people before us speaking about the use of the word "privacy" in clauses 7, 46, et cetera. We are aware as well that the minister has a task force looking at the whole concept of privacy.

**The Chairman:** When you look at Section 459, the language at the bottom says:

The Governor in Council—

—which could be replaced with the CRTC—

—may make regulations governing the use by—

—it says a bank here in the Bank Act—

—of any information supplied to the bank by its customers.

This general wording may well be adopted by the CRTC as a guide to the CRTC in relation to privacy. Do you have this particular wording? Clause 459 of Bill C-19 also appears in C-26, the Insurance Act, as well as C-34, the Trust and Loan Act, almost in identical words.

**Mr. Sherman:** I think in the case of the CRTC, the kind of restraint proposed in the banking legislation that you have referred to is unnecessary. We already have in our terms of service, constraints on the disclosure of private and confidential information. In fact, in respect of virtually all filings that come before us, particularly with respect to the applications for new initiatives, new services, we follow a process in which confidentiality claims by those making the applications are thoroughly explored and on which the commission rules. The operative determination is the public interest and whether disclosure of the information—

**The Chairman:** That was not quite what I was getting at. In the bill, and in the Minister's opening remarks when he tabled the bill, he talked about a new initiative and a new area that the bill would be looking at, a right of privacy in relation to and putting some controls on such things as junk faxes and unsolicited telephone communications. How is that going to be regulated and what kind of powers should go to the regulator, to be able to look into such things. It may be that as the

[Traduction]

**M. Sherman:** Oui, ce serait ma position, notre position.

**Le président:** Un de nos chercheurs, M. René Lemieux, a eu l'obligeance d'accepter de faire un petit travail pour le comité. Il nous a remis une ébauche d'un document de David Flaherty et un article de la Loi sur les banques concernant la protection des renseignements personnels.

Le Commissaire à la protection de la vie privée et des personnes de tous milieux ont comparu devant nous pour parler de l'utilisation du terme «protection de la vie privée» dans les articles 7, 46 et autres. Nous savons également que le ministre a demandé à un groupe de travail d'étudier tout le concept de la protection de la vie privée.

**Le président:** Lorsqu'on regarde l'article 459, il y a une phrase au bas qui dit ceci:

Le gouverneur en conseil—

— qu'on pourrait remplacer par le CRTC—

— peut, par règlement, régir l'utilisation par—

— on dit la banque, ici, dans la Loi sur les banques—

— des renseignements obtenus de ses clients.

Ce libellé général pourrait bien être adopté par le CRTC pour qu'il se guide sur la question de la protection de la vie privée. Avez-vous ce libellé particulier? L'article 459 du projet de loi C-19 figure aussi dans le projet de loi C-26, qui porte sur les assurances, ainsi que dans le projet de loi C-34, qui porte sur les sociétés de prêt et les sociétés de fiducie, presque en termes identiques.

**M. Sherman:** Je crois que dans le cas du CRTC, le genre de contrainte proposée dans les textes de loi sur les banques dont vous avez parlé est inutile. Nous avons déjà, dans nos modalités de services, des contraintes concernant la divulgation de renseignements privés et confidentiels. En fait, en ce qui concerne pratiquement tous les cas qui nous arrivent, particulièrement ceux qui ont trait aux demandes touchant de nouvelles initiatives et de nouveaux services, nous suivons un processus dans lequel toutes les déclarations de confidentialité qui nous sont soumises par ceux qui présentent les demandes font l'objet d'une étude approfondie, après quoi le Conseil tranche. On cherche avant tout à préserver l'intérêt public et à savoir si la divulgation de l'information—

**Le président:** Ce n'est pas tout à fait là que je voulais en venir. Dans le projet de loi, ainsi que dans les remarques liminaires que le ministre a formulées au moment de déposer le projet de loi, on parlait d'une nouvelle initiative et d'un nouveau domaine qui seraient visés par le projet de loi, d'un droit de protection de la vie privée qui y serait relatif et de l'intégration de mesures de contrôle sur des choses comme la publicité par télécopieur et les communications téléphoniques

[Text]

telecommunications industry takes off, there will be more areas that need regulation to ensure the privacy of the end-user is protected. That is really what this was designed to get at. Do you think this language sufficient to help you make the regulations that are going to be required in the future to give protection to that right of privacy?

**Mr. Sherman:** I believe it is, chairman. I think I can assure you Clause 46 of the proposed legislation is satisfactory in terms of achieving the protection of privacy that is so important. We operate under a sense of obligation through terms of service to protect privacy wherever it is threatened, wherever it is possibly confronted with unwarranted invasion or disclosure. Clause 46 in the proposed legislation would enable us to make the determinations with respect to new services, whether they went beyond the individual right to privacy and were therefore acceptable or unacceptable.

Clause 46 seems sufficient to us. I am reminded by Mr. Scott that we also recently commissioned a report from Professor Flaherty on privacy issues that may assist us in considering this overall issue.

**The Chairman:** What Clause 459 actually does is give specific authority to the Governor in Council, the CRTC, or whatever the regulating body happens to be, to do just that. I am not imposing this language on you. I am just suggesting our researchers have found that this is language used in the Insurance Act and the Trust and Loan Act. We wonder whether or not this might help give you the authority to do the type of regulation that is required and to have it in the law.

**Mr. Sherman:** We have never had the language that is referenced here in our legislation. We have developed and insisted upon privacy protection in the terms of service that apply, and I think that my initial response stands; I do not think this kind of language would necessarily be helpful in the legislation. However, I am not here to suggest that if the government feels that it should be in the legislation, the commission would oppose it. I simply do not believe it would add anything to the guarantees of privacy protection which are implicit in the CRTC's procedures at the present time and reinforced by Clause 46 in the legislation.

**The Chairman:** Senator Sylvain.

**Senator Sylvain:** Would you not agree that the wording in Clause 459 is a lot broader than the powers given under

[Traduction]

non sollicitées. Quel règlement y assortira-t-on et de quel genre de pouvoir l'organisme de réglementation devrait disposer pour pouvoir étudier des choses de ce genre? Il se pourrait que, à mesure que l'industrie des télécommunications prend son envol, il y ait davantage de secteurs qu'il faudra régler pour faire en sorte que la vie privée des utilisateurs soit protégée. C'est exactement ce à quoi le projet de loi doit s'attacher. Pensez-vous que ce libellé est suffisant pour vous aider à formuler les règlements qui permettront dans l'avenir de protéger le droit à la vie privée?

**M. Sherman:** Je crois que ça l'est, Monsieur le président. Je crois que je puis vous assurer que l'article 46 du projet de loi est satisfaisant en ce qui concerne la protection de la vie privée, qui est un élément si important. Nous nous sentons obligés, en vertu des modalités de services, de protéger la vie privée lorsqu'elle est menacée, dans tous les cas où elle pourrait être compromise par une ingérence ou une divulgation injustifiées. L'article 46 du projet de loi nous permettrait de définir ce qu'il faut en ce qui concerne les nouveaux services, et la mesure dans laquelle ils peuvent outrepasser les droits de chacun à la vie privée et, partant, la mesure dans laquelle ils sont acceptables ou non.

L'article 46 nous semble suffisant. M. Scott me rappelle que nous avons aussi commandé récemment un rapport de M. Flaherty sur la protection de la vie privée qui pourrait nous aider à envisager la question dans son ensemble.

**Le président:** Ce que fait l'article 459 en réalité, c'est de donner des pouvoirs spécifiques au gouverneur en conseil, au CRTC ou à un quelconque organisme de réglementation pour faire exactement cela. Je ne vous impose pas ce libellé. Je ne fais que vous dire que nos chercheurs ont découvert qu'il s'agissait d'un libellé utilisé dans la loi sur l'assurance et dans la loi sur les sociétés de prêt et les sociétés de fiducie. Nous nous demandons si cela pourrait vous aider à obtenir le pouvoir de faire le genre de règlement nécessaire et de l'intégrer dans la loi.

**M. Sherman:** Nous n'avons jamais eu le libellé dont vous parlez dans nos textes de loi. Nous avons élaboré et appliqué fermement des dispositions sur la protection de la vie privée dans les modalités de services qui s'appliquent, et je dirais que ma réponse initiale demeure la même; je ne crois pas que ce genre de libellé serait nécessairement utile dans la loi. Toutefois, je ne suis pas ici pour dire que si le gouvernement avait l'impression que cela devrait être intégré dans la loi, que le Conseil s'y opposerait. Je ne pense tout simplement pas que cela ajouterait aux garanties de protection de la vie privée qui sont implicites dans les procédures du CRTC à l'heure actuelle et renforcées par l'article 46 de la loi.

**Le président:** Sénateur Sylvain.

**Le sénateur Sylvain:** Ne seriez-vous pas d'accord pour dire que le libellé de l'article 459 est beaucoup plus large que



[Text]

Clause 46; there you specifically talk about unsolicited communications, communication facilities, et cetera, whereas the other one is a blanket thing that does not restrict you to anything? It simply says you make regulations regarding privacy. Would that not be broader as far as your commission is concerned?

**Mr. Sherman:** It is broader.

**Senator Sylvain:** You would not seek this broader wording?

**Mr. Sherman:** My experience is that we have not needed it. I would ask Counsel Rosenzweig if there is a legal response he feels would be helpful to the committee.

**Allan Rosenzweig, General Counsel, Telecommunications:** All I can add is to reiterate what Mr. Sherman has said; we have terms of service that apply to the federally-regulated carriers that prohibits them, except in certain circumstances spelled out in the terms of service, from providing telephone subscriber confidential information to anyone. We have never been challenged. We have never needed an express power in the legislation. It has been taken as a given by all parties that we have that power as part of our regulation of the telephone companies. The subject matter is different than what is in the bill.

**The Chairman:** You are a statutory body, though. I did not think statutory bodies had any inherent powers. It seems to me your power normally comes from a statute.

**Mr. Rosenzweig:** There have been some court cases at the Federal Court of Appeal and Supreme Court of Canada level that have read in powers that are not expressly mentioned there, including the Bell rebate case, with regard to powers necessarily incidental. We can also make tariffs and orders with regard to the terms upon which companies provide service, and it has been thought by the parties that this—

**The Chairman:** This includes the right of privacy.

**Mr. Rosenzweig:** I do not think it would be a problem for us if this wording was added. We just do not know that it is necessary.

**The Chairman:** When you were here before, you said that the exemption power should be constrained in some fashion. Have you had a chance since you were here the last time and since you have now read what many of the other intervenors have said to work out some language or to have some parameters for the form that this constraint should have on this exemption power?

[Traduction]

les pouvoirs accordés en vertu de l'article 46? Il parle précisément de communications non sollicitées, d'installations de communication, etc., alors que le premier est de portée générale vu qu'il ne contient aucune restriction. Il dit simplement que vous pouvez faire des règlements concernant la protection de la vie privée. Ne serait-il pas plus large en ce qui touche votre Conseil?

**M. Sherman:** Il est plus large.

**Le sénateur Sylvain:** Vous ne voudriez pas de ce libellé plus large?

**M. Sherman:** Selon mon expérience, je puis vous dire que nous n'en avons pas besoin. Je demanderais à M<sup>e</sup> Rosenzweig s'il a une réponse qui pourrait aider le comité sur le plan juridique.

**Allan Rosenzweig, avocat général, Télécommunications:** Tout ce que je puis dire, c'est que je confirme ce que M. Sherman a dit: nous avons des modalités de services qui s'appliquent aux entreprises sous réglementation fédérale et qui leur interdisent, sauf dans certaines circonstances précisées dans les modalités de services, de fournir à quiconque des informations confidentielles sur les abonnés des services téléphoniques. Nous n'avons jamais eu à faire face à une contestation. Nous n'avons jamais senti qu'il fallait qu'un pouvoir exprès soit enchâssé dans la loi. Toutes les parties tiennent pour acquis que nous avons ce pouvoir en vertu du fait que nous réglementons les compagnies de téléphone. La question est différente de ce qui se trouve dans le projet de loi.

**Le président:** Cependant, vous êtes un organisme de réglementation. Je ne croyais pas que les organismes de réglementation disposaient de pouvoirs intrinsèques. Il me semblait que vos pouvoirs découlaient normalement d'une loi.

**M. Rosenzweig:** Certaines décisions de la Cour d'appel fédérale et de la Cour suprême du Canada supposaient implicitement des pouvoirs qui ne sont pas mentionnés expressément dans la loi, notamment l'affaire de Bell relative aux rabais, qui concernait des pouvoirs nécessairement supplémentaires. Nous pouvons aussi établir des tarifs et des décrets en ce qui concerne les modalités selon lesquelles les compagnies fournissent le service, et les parties ont pensé que ce—

**Le président:** Cela inclut le droit à la vie privée.

**M. Rosenzweig:** Je ne crois pas que l'ajout de ce libellé serait un problème pour nous. Nous ne pensons tout simplement pas que cela soit nécessaire.

**Le président:** Lorsque vous avez comparu devant nous la première fois, vous avez affirmé que le pouvoir d'exemption devait être restreint d'une façon ou d'une autre. Avez-vous eu depuis l'occasion, du fait que vous avez pu lire ce que nombre d'intervenants ont dit, d'en venir à un libellé ou d'établir certains paramètres pour établir la forme que prendrait cette restriction à l'égard du pouvoir d'exemption?

[Text]

**Mr. Sherman:** We think that it should be tightened down to ensure there is no opportunity for any and all type of carrier and type of operator to be exempt from the requirements that are specified in the legislation. The way it is written at the present time is quite broad. I indicated before that under the wording as it appears, major companies such as Bell Canada, could theoretically be eligible for exemption from the application of the act. I have, with my colleagues, assumed that the implicit intention of the government is to ensure that the legislation is written in such a way that some minor operators are not caught under the requirement and exemptions can be applied in specific instances, where they are obviously desirable. There are service providers in the telecommunications field who are very small in comparison to some carriers. There are other initiatives that may be developed by enhanced service providers and other service providers who might be described as quite small and minor in comparison to some of the major operators. I would expect that the true intention of the legislation is to ensure that those smaller operators are not caught in a complicated legislative and regulatory net, designed really to maintain fairness and just and reasonable rates and affordable universal service generally in the total Canadian telecommunications industry and that it turns essentially on the operations of the major carriers.

Our suggestion and thinking on it has simply been that the clause be written to ensure it is not intended to apply to major operators such as Bell Canada.

**The Chairman:** Do you have language that you would want to suggest that could help us? The section is very simple. The section says:

The Governor in Council may, by order, exempt any class of Canadian carriers from the application of this Act, subject to any conditions contained in the order, where the Governor in Council is satisfied that the exemption is consistent with the Canadian telecommunications policy objectives.

Do you have any difficulty with the language "Canadian telecommunication policy objectives"?

**Mr. Sherman:** No. We have no difficulty with the language "Canadian telecommunication policy objectives". Our difficulty is with the phraseology that refers to any class of Canadian carrier and the further phrase that says, "subject to any conditions contained in the order."

We were not asked to propose substitute language, but we could certainly undertake to do that.

**The Chairman:** That would be useful.

[Traduction]

**M. Sherman:** Nous croyons qu'il devrait être resserré pour faire en sorte que personne, quel que soit le type d'entreprise et d'exploitant, ne puisse se soustraire aux exigences précisées dans le texte de loi. La façon dont il est rédigé à l'heure actuelle est plutôt large. J'ai mentionné auparavant que si l'on suivait le libellé actuel, de grosses compagnies comme Bell Canada pourraient théoriquement se soustraire à l'application de la loi. J'ai, de concert avec mes collègues, présumé que l'intention implicite du gouvernement était de faire en sorte que la loi soit rédigée d'une façon telle que certains exploitants mineurs puissent ne pas être visés par l'exigence et les exemptions qui peuvent s'appliquer dans des cas particuliers, lorsque cela est manifestement souhaitable. Certains fournisseurs de services dans le domaine des télécommunications sont également de très petite taille, lorsqu'on les compare à certaines entreprises. D'autres initiatives peuvent être élaborées par des fournisseurs de services améliorés et d'autres fournisseurs de services qu'on pourrait décrire comme mineurs et peu importants en comparaison à certains exploitants majeurs. À mon avis, l'intention réelle de la loi devrait être de faire en sorte que ces exploitants plus petits ne soient pas pris dans un filet réglementaire et législatif complexe, conçu en réalité pour garantir l'équité, des taux justes et raisonnables et un service universel à prix abordable de façon générale dans toute l'industrie des télécommunications canadiennes, et qui vise essentiellement les activités d'entreprises majeures.

Selon nous, il s'agit simplement de rédiger l'article de façon à préciser qu'on ne veut pas qu'il s'applique à des exploitants majeurs comme Bell Canada.

**Le président:** Voudriez-vous nous suggérer un libellé qui pourrait nous aider? L'article est très simple. Il dit ceci:

Le gouverneur en conseil peut, par décret, soustraire, aux conditions qu'il juge indiquées, toute catégorie d'entreprises canadiennes à l'application de la présente loi s'il estime l'exemption compatible avec la mise en oeuvre de la politique canadienne de télécommunications.

L'expression «politique canadienne de télécommunications» vous embête-t-elle?

**M. Sherman:** Non. L'expression «politique canadienne de télécommunications» nous paraît tout à fait adéquate. Le problème, c'est l'allusion à «toute catégorie d'entreprises canadiennes» et l'expression qui dit «aux conditions qu'il juge indiquées».

On ne nous a pas demandé de proposer une autre formulation, mais nous pourrions certainement envisager de le faire.

**Le président:** Cela serait utile.



[Text]

We knew that you had concerns about how broad this power was, and we are just looking for any guidance.

Senator Graham.

**Senator Graham:** Is it fair to say that you think it would be fair to change the exemption provisions to only cover certain activities of carriers instead of entire carriers being exempt under the act?

**Mr. Sherman:** No, I do not think that it should be altered to only cover certain activities. Some parties appearing before the committee have urged that.

**Senator Graham:** Yes.

**Mr. Sherman:** We do not believe that would be in the public interest over all or in the best interests of the Canadian telecommunications industry. We believe what we should be talking about here is carriers, not services. The term "any class of Canadian carrier" is very broad when you consider the proliferation of providers, service providers and operators in the industry.

**Senator Graham:** I want to refer to the witnesses who appeared before you, people from External Affairs and from the Department of Communications, who addressed some of the implications with respect to GATT and NAFTA and FTA. Could you comment on how the international environment and competitive forces outside of Canada are challenging, not only the Canadian industry but also you, the Canadian regulator. What is your understanding of the FTA provisions? Is the CRTC up to speed on the text, for example, that is in the public domain covering a proposed GATT deal covering telecommunications?

**Mr. Sherman:** We are consulted regularly by External Affairs and DOC on NAFTA and GATT. We do not give them policy advice, we give them what would be described as technical, operating and industry advice.

**Senator Graham:** Someone mentioned a recent CRTC decision which would allow Cable and Wireless or another company, for instance, from Great Britain, to cross-subsidize its reselling business in Canada from its domestic operations at home. I am sorry, I do not have any more details. I just picked that up in the general conversations we had about this particular legislation and the industry generally. Is that correct? Could you comment? If you are not up to speed, could you check it out and get back to us in writing?

[Traduction]

Nous savons que vous avez des préoccupations concernant l'étendue de ce pouvoir, et nous voulons tout simplement obtenir une orientation.

Sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** Ai-je raison de dire que vous pensez qu'il conviendrait de modifier les dispositions relatives à l'exemption de façon à ce qu'elles touchent uniquement certaines activités des entreprises plutôt que de faire en sorte que l'entreprise au complet soit exemptée en vertu de la loi?

**M. Sherman:** Non, je ne crois pas qu'on devrait modifier le texte de façon à ce qu'il ne vise que certaines activités. Certaines parties qui ont comparu devant le comité en ont exprimé le souhait.

**Le sénateur Graham:** Oui.

**M. Sherman:** Nous ne croyons pas que cela serait, dans l'ensemble, dans l'intérêt public ni dans celui de l'industrie canadienne des télécommunications. Nous croyons que nous devrions parler ici des entreprises, et non pas des services. Le terme «toute catégorie d'entreprises canadiennes» est très large lorsque vous considérez la prolifération des fournisseurs, des fournisseurs de services et des exploitants dans l'industrie.

**Le sénateur Graham:** J'aimerais faire allusion aux témoins qui ont comparu devant vous, aux représentants des Affaires extérieures et du ministère des Communications, qui vous ont parlé de certaines des répercussions concernant le GATT, l'ALENA et l'accord de libre-échange. Pourriez-vous nous donner une idée de la façon dont le contexte international et les forces de la concurrence hors du Canada s'opposent, non seulement à l'industrie canadienne, mais également à vous, organisme de réglementation canadien? Que comprenez-vous des dispositions de l'accord de libre-échange? Le CRTC est-il au fait du texte, par exemple, qui se retrouve dans le domaine public et qui concerne un projet de marché du GATT au sujet des télécommunications?

**M. Sherman:** Nous sommes consultés périodiquement par le ministère des Affaires extérieures et celui des Communications au sujet de l'ALENA et du GATT. Nous ne leur donnons pas de conseils au sujet des politiques, nous leur donnons des conseils que l'on pourrait décrire comme techniques, opérationnels et industriels.

**Le sénateur Graham:** Quelqu'un a mentionné une récente décision du CRTC qui permettrait à Cable and Wireless ou à une autre compagnie, par exemple, de Grande-Bretagne, d'interfinancer son entreprise de revente au Canada à partir de là-bas. Je suis désolé, je n'ai pas plus de détails. J'ai simplement entendu cela dans les conversations que nous avions concernant le projet de loi en question et l'industrie en général. Est-ce exact? Pourriez-vous faire des commentaires à ce sujet? Si vous n'êtes pas au fait de la question, pourriez-vous vérifier et nous répondre par écrit?

[Text]

**Mr. Sherman:** Mr. Scott will reply to that in detail, senator. My understanding of the situation is that certainly we allow international entrepreneurs, resellers, to operate in Canada, and there is nothing in that respect that is inconsistent with the FTA. In so far as undertaking operations that affect the rules and regulations that apply to carriers who operate under our regulation, for example, Teleglobe, there are constraints on what those international enterprises can do.

**Senator Graham:** The bill is silent on resellers. Would it allow AT&T to operate without constraint in Canada? Just as importantly, can they cross-subsidize their Canadian reselling operation from their domestic services in the U.S. or from their sale of hardware in order to build market share here in Canada?

**Mr. Sherman:** The bill is silent in a specific sense to resellers. We have been discussing the power of exemption and resellers and other service providers would certainly come under the purview of consideration in an area such as the application of the exemption provision, depending on how it were written.

With respect to resellers, we have a decision that is forthcoming in a few days on the application by TWU to bring resellers under the existing legislation, the Railway Act, and make them subject to regulation. It is a decision that has to be made on the basis of law. The Railway Act specifies those who are companies and therefore subject to regulation. The TWU application proposed that certain resellers, depending on their technical mode of operation, are companies under the Railway Act and therefore should be required to file tariffs and should be subject to CRTC regulation.

We will be issuing a decision before the end of this week. Perhaps Mr. Scott could take up the cross subsidy question.

**Mr. Ian Scott, Chief, Regulatory Research Telecommunications, Canadian Radio-television and Telecommunications Commission:** I imagine the reference you have heard is with respect to the decision flowing from the proceeding to consider the type of regulation for Teleglobe, after the transitional period. As one element of that decision, the Commission permitted what is commonly known as simple international resale. It is the equivalent of what we describe domestically as resale and sharing of long distance services on an international basis.

The decision and the associated tariffs released 10 days ago, permit a company to lease facilities from Teleglobe and resell

[Traduction]

**M. Sherman:** M. Scott vous fera une réponse détaillée, Sénateur. D'après ce que je comprends de la situation, nous permettons assurément à des entrepreneurs internationaux qui font de la revente d'exercer leurs activités au Canada, et rien à cet égard ne contrevient à l'accord de libre-échange. En ce qui concerne le fait d'entreprendre des activités qui influent sur les règlements s'appliquant aux entreprises régies par notre règlement, par exemple Téléglobe, il y a des contraintes quant à ce que ces entreprises internationales peuvent faire.

**Le sénateur Graham:** Le projet de loi ne parle pas des revendeurs. Permettrait-il à AT&T d'exercer ses activités sans contrainte au Canada? Et, autre élément important, pourraient-ils interfinancer leurs activités de revente au Canada à partir de leurs services aux États-Unis ou à même leur vente de matériel de façon à accroître leur part de marché ici au Canada?

**M. Sherman:** Le projet de loi ne parle pas spécifiquement des revendeurs. Nous avons discuté du pouvoir d'exemption, et les revendeurs et d'autres fournisseurs de service seraient certainement visés dans des cas comme l'application de la disposition relative à l'exemption, dépendamment de la façon dont elle serait rédigée.

En ce qui concerne les revendeurs, une décision doit être prise dans les prochains jours concernant les demandes déposées par la TWU visant à amener les revendeurs sous la coupe de la loi existante, la Loi sur les chemins de fer, et à les assujettir au règlement. Cette décision doit être prise en fonction de la loi. La Loi sur les chemins de fer précise qui est désigné comme compagnie et, par conséquent, est soumis au règlement. Les demandes déposées par le syndicat proposent que certains revendeurs, selon leur fonctionnement technique, soient considérés comme des compagnies en vertu de la Loi sur les chemins de fer et qu'on exige par conséquent qu'ils déposent des grilles tarifaires et soient assujettis au règlement du CRTC.

Nous rendrons une décision avant la fin de la présente semaine. Peut-être M. Scott pourrait-il répondre à la question d'interfinancement.

**M. Ian Scott, chef, recherche en réglementation, Télécommunications, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes:** J'imagine que l'allusion que vous avez entendue concerne la décision qui découle des procédures visant à établir le type de règlement pour Téléglobe, après la période de transition. Un élément de cette décision est que le Conseil a permis ce qui est généralement connu comme de la revente simple à l'échelle internationale. C'est l'équivalent de ce que nous décrivons au pays comme de la revente et le partage des services interurbains sur une base internationale.

La décision et la grille tarifaire connexe publiées il y a dix jours permettent à la compagnie de louer des installations de



[Text]

them to businesses, typically smaller-sized business, on a joint user shared basis.

With respect to the question on cross-subsidization; the argument is that if a company such as Cable and Wireless or AT&T, dominant in another part of world or may be larger than some of the Canadian companies engages in some aspect, for example, resale and sharing in the smaller Canadian market, it could in theory use its deep pockets—

**Senator Graham:** —and swamp the Canadian market?

**Mr. Scott:**—from revenues earned from other areas in order to be competitive.

First, there are competition laws in addition to the Commission's rules and regulations that have a bearing on that. In the case of applying competition law to what in that case would presumably be an anti-competitive price or predatory pricing, the difficulty faced is getting accurate cost information. In this case it would be simple. Tariffed rates are public information. It would be very easy to identify the costs and accordingly determine whether or not they are pricing below cost. If they were not, it is not a problem.

**Senator Graham:** Commissioner Sherman, if some fairy godmother or fairy godfather in his or her wisdom proposed giving you the licensing power established for the minister in this bill, would that be acceptable, would it be manageable, or would it be an unwanted task for the CRTC?

**Mr. Sherman:** Let me deal with the last point first. Would it be an unwanted task? We do not want any more tasks. We are not looking for any more tasks. Our plate is very full. If you are asking me whether the Commission would be able to fulfil a licensing requirement as proposed in the legislation, the answer is, yes. There could be a problem with resources. We would want to look at resources before answering unequivocally.

In terms of the kinds of issues that you, the committee, and the government are concerned with under the heading of "licensing powers", market entry and consultation with the provinces and issues of that nature, the Commission would be able to fulfil those responsibilities.

**Senator Graham:** You mention the work load. In this letter which was distributed as you were sitting down, you state on page two:

It is generally recognized that the volume of work undertaken by the Commission has grown appreciably in recent years, particularly in the aftermath of the 1989 Supreme Court decision. For example, in that year, the Commission processed some 849 tariff applications. In

[Traduction]

Télé globe et de les revendre à des entreprises, généralement des petites entreprises, selon une formule d'utilisation conjointe et partagée.

En ce qui concerne la question de l'interfinancement, l'argument est le suivant: si une société comme Cable and Wireless ou AT&T qui domine dans une autre partie du monde ou qui peut être plus grande que certaines des compagnies canadiennes entreprend des activités dans certains secteurs, par exemple, la revente et le partage dans le marché canadien plus petit, elle pourrait en théorie sortir des fonds pour—

**Le sénateur Graham:**—pour inonder le marché canadien?

**M. Scott:**—à partir des revenus tirés d'autres secteurs pour devenir compétitive.

Tout d'abord, il y a des lois sur la concurrence, outre les règlements du Conseil, qui visent ce point précis. Dans le cas où il faut appliquer la Loi sur la concurrence à ce qui, dans ce cas, serait présumément un prix anti-concurrence ou carrément déloyal, la difficulté principale consiste à obtenir des informations exactes sur le coût. Dans ce cas, ce serait simple. Les grilles tarifaires sont du domaine public. Il serait très facile de déterminer les coûts et, partant, de savoir si la compagnie en question fixe des prix se situant sous le prix coûtant. Dans la négative, il n'y a pas de problème.

**Le sénateur Graham:** Monsieur Sherman, si une bonne fée vous proposait de vous donner le pouvoir d'octroi de licences établi pour le Ministre dans ce projet de loi, serait-ce acceptable? Le CRTC pourrait-il s'en occuper, ou refuserait-il cette tâche?

**M. Sherman:** Permettez-moi d'aborder en premier lieu votre dernier point. Refuserait-il la tâche? Nous ne voulons plus d'autres tâches. Nous ne recherchons pas d'autres tâches. Nous en avons assez. Si vous me demandez si le Conseil serait capable de s'acquitter d'une exigence d'octroi de licence comme celle qui est proposée dans la loi, la réponse est oui. Il pourrait y avoir un problème de ressources. Nous voudrions le résoudre avant de répondre sans équivoque.

Quant au genre de questions qui vous préoccupent, vous-même, le comité et le gouvernement, concernant les «pouvoirs d'octroi de licence», l'entrée sur le marché, la consultation avec les provinces et des questions de cette nature, le Conseil pourrait être en mesure de s'acquitter de ces responsabilités.

**Le sénateur Graham:** Vous parlez de la charge de travail. Dans la lettre qui a été distribuée lorsque vous étiez assis, on retrouve cette mention de votre part à la page 2:

On reconnaît généralement que le volume de travail assumé par le Conseil a augmenté de façon appréciable ces dernières années, particulièrement dans la foulée de la décision de la Cour suprême de 1989. Par exemple, cette année-là, le Conseil avait traité quelque 849

[Text]

1991, tariff applications processed by the Commission numbered 1,639.

You did briefly comment on the question of adequate resources. Perhaps you could expand a little and give us an indication of the change in work load since the AGT ruling and what other factors affect your work load at the CRTC, not to mention the whole question of the long distance application. We would like a clearer picture of some of the resource pressures you are under.

**Mr. Sherman:** We have had a constantly growing list of applications in the tariff area and in the service innovation area which have required a substantial and increasing number of hearings on the telecom side. In the seven years I have been at the Commission, in my first few years there were a limited number of telecommunications hearings. In fact there were some years in which we did not have any. That did not mean there was not a heavy load on a daily basis, processing applications and dealing with tariff applications, but there were not major public proceedings.

In the last four years that situation has changed dramatically: the privatization of Teleglobe brought it under the Commission's regulatory aegis; the Supreme Court decision brought Atlantic Tel under our regulatory jurisdiction; there was the decision in Alberta to privatize AGT and the resulting change in regulatory responsibility shifted from the Alberta PUB to the CRTC. There has been an expansion of services provided by resellers. We have made a number of decisions that enhanced the reseller industry and the opportunity for resellers to operate and operate successfully in the provision of private line services, data services and joint use of private lines for long distance voice transmission.

There has been the growth in the responsibilities that have developed for the Commission with respect to meeting internal task force requirements that we have imposed upon ourselves.

There has been an enormous increase in the number of tariff applications filed annually. The nine-page letter addressed to Senator Oliver and distributed this afternoon, to which you referred, deals in written form with some of the questions that Senator Oliver and the committee put to the Commission. On page 2 there are some specific statistics.

**Senator Graham:** That is what I was referring to.

**Mr. Sherman:** That is an example of the increase in the daily and weekly work load of a conventional nature.

In 1990 we had major rate applications from Newfoundland Tel, from Telesat, from Maritime Tel and Tel and Island Tel. In

[Traduction]

demandes de tarif. En 1991, le nombre de demandes de tarif traitées par le Conseil atteignait 1639.

Vous avez effectivement fait un bref commentaire sur la mesure dans laquelle les ressources étaient adéquates. Peut-être pourriez-vous préciser un peu et nous donner une indication de la mesure dans laquelle le volume de travail a changé depuis la décision sur AGT et nous dire quels autres facteurs influent sur votre charge de travail au CRTC, sans parler de toute la question des demandes de service interurbain. Nous aimerions nous faire une idée plus claire de la façon dont le manque de ressources vous cause des problèmes.

**M. Sherman:** Nous avons eu une liste toujours plus longue de demandes dans le secteur des tarifs et dans celui de l'innovation des services qui a exigé un nombre substantiel et toujours croissant d'audiences dans le secteur des télécommunications. Je suis au Conseil depuis sept ans. Les premières années, le nombre d'audiences en télécommunications était limité. En fait, certaines années il n'y en avait même pas. Ça ne veut pas dire que nous n'avions pas beaucoup de travail journalier, à traiter les demandes et à régler les demandes de tarif, mais il n'y avait pas d'audiences publiques majeures.

Depuis quatre ans, la situation a changé du tout au tout: la privatisation de Téléglobe l'a placée sous l'égide réglementaire du Conseil, la décision de la Cour suprême a placé Atlantic Tel sous notre compétence réglementaire, il y a eu des décisions en Alberta visant à privatiser AGT, ce qui fait que la responsabilité réglementaire est passée de l'Alberta PUB au CRTC. Il y a eu expansion des services fournis par les revendeurs. Nous avons rendu un certain nombre de décisions qui ont amélioré l'industrie des revendeurs et qui ont mieux permis à ceux-ci d'exercer leurs activités avec succès dans la fourniture des services de lignes privées, de services de donnée et dans l'utilisation conjointe de lignes privées pour la transmission vocale interurbaine.

Il y a eu la croissance des responsabilités du Conseil en ce qui concerne le respect des exigences du groupe de travail interne que nous nous étions imposées.

Il y a eu une hausse énorme du nombre de demandes de tarif déposées annuellement. La lettre de neuf pages adressée au sénateur Oliver et distribuée cet après-midi, à laquelle vous faites allusion, expose par écrit certaines des questions que le sénateur Oliver et le comité ont soumises au Conseil. La page 2 contient certaines statistiques précises.

**Le sénateur Graham:** C'est ce à quoi je faisais allusion.

**M. Sherman:** C'est là un exemple de la hausse de la charge de travail quotidienne et hebdomadaire de nature conventionnelle.

En 1990, nous avons dû traiter des demandes majeures de tarif de Newfoundland Tel, de Télésat, de Maritime Tel and



*[Text]*

1991 we had the inter-exchange competition application from Unitel and BCRL, which virtually flowed right into a major Teleglobe hearing. In 1992 we have had ADT and Telesat again. Next week I travel to Newfoundland for another Newfoundland Tel hearing. That is the manner in which the volume of work increased.

There has been enormous additional pressure on our resources. The staffing situation has been downsized, as have the staffs of virtually every other organization, public and private, in this country. In addition, we have been below the legislated quota of commissioners that we are supposed to have during many lengthy periods in the last few years. That has added up to a pressure on resources that we would want to examine if asked to take on additional responsibilities.

**The Chairman:** When reading the list of duties, the impression is that there is so much regulation we should be finding ways the Commission need not be involved in so much regulation. When one reads Bill C-62 and sees the word "competition" used throughout, the impression is that we should be moving away from this tremendous amount of regulation more into a competitive mode and let the marketplace decide not the regulator.

What should be put in Bill C-62 to help bring that about and to help take some of the pressure off the Commission?

**Senator Graham:** That's a big question.

**Mr. Sherman:** I am not sure that anything additional needs to be put in Bill C-62, although I appreciate the concern. It was raised the last time I was here that, in their view, perhaps the legislation does not speak to the desirability of a more competitive environment as strongly as it should. Here I am separating the whole subject of competition from competition in long distance voice, because as you will appreciate that is still in front of us. We are going to get inside the season in the release of our decision because it will be out on Friday. It is not the hockey season, but still spring.

I recognize that concern because it has been voiced before. We feel that clause 7 of the legislation speaks strongly to the desirability of enhancing competition in the Canadian telecommunications industry. We are not sure we need much else, other than forbearance. I would agree that given all of the challenges in front of government and in front of tribunals such as the CRTC, it is highly desirable to reduce regulation and reduce regulatory requirement wherever we can. In fact, to reduce the requirement to file tariffs wherever it is appropriate. That is one of the reasons we are so encouraged by clause 39 on forbearance.

*[Traduction]*

Tel et de Island Tel. En 1991, nous avons eu la demande de concurrence sur le marché des secteurs interurbains de la part d'Unitel et de BCRL, qui s'est pratiquement rendue tout droit à une audience majeure de Téléglobe. En 1992, nous avons eu ADT et Télésat une nouvelle fois. La semaine prochaine, je me rendrai à Terre-Neuve pour une autre audience de Newfoundland Tel. C'est ainsi que le volume de travail s'est accru.

Tout cela a imposé d'énormes pressions supplémentaires sur nos ressources. Il y a eu rationalisation de nos effectifs, comme dans pratiquement tout autre organisme, public et privé, de notre pays. En outre, le nombre de nos commissaires se situait sous le quota légiféré que nous étions censé obtenir au cours de longues périodes ces dernières années. Cela a encore accru les pressions sur les ressources, et nous voudrions étudier la question avant d'assumer des responsabilités supplémentaires.

**Le président:** Lorsque je lis la liste des tâches, j'ai l'impression qu'il y a tellement de règlements que nous devrions trouver des façons d'éviter que le Conseil participe à autant de règlements. Lorsqu'on lit le projet de loi C-62 et qu'on voit le terme «concurrence» utilisé partout, on a l'impression qu'il faudrait s'éloigner de cette quantité impressionnante de règlements pour adopter un mode compétitif et laisser le marché décider, pas l'organisme de réglementation.

Que devrait-on inscrire dans le projet de loi C-62 pour favoriser cette situation et enlever un peu de pression du Conseil?

**Le sénateur Graham:** C'est une question importante.

**M. Sherman:** Je ne crois pas qu'il faille ajouter autre chose dans le projet de loi C-62, même si j'apprécie votre sollicitude. La dernière fois où je suis venu, vous avez mentionné que, à leur avis, le règlement ne parlait peut-être pas de la recherche d'un environnement plus compétitif aussi fortement qu'il aurait dû. Je fais ici une distinction entre la concurrence dans son ensemble et celle qui a trait aux communications vocales interurbaines, parce que vous vous rendez compte qu'il faudra un jour régler la question. Nous serons bientôt en plein dans le moment où notre décision sera rendue, parce qu'elle le sera vendredi. Ce n'est pas la saison du hockey, c'est encore le printemps.

Je reconnais cette préoccupation, parce qu'elle a déjà été exprimée. Nous avons l'impression que l'article 7 de la loi souligne fortement à quel point il est souhaitable d'accroître la concurrence dans l'industrie canadienne des télécommunications. Nous ne sommes pas sûrs d'avoir besoin de bien d'autres choses, exception faite de l'abstention. Je serais d'accord pour dire que, compte tenu de toutes les contestations faites au gouvernement et devant des tribunaux comme le CRTC, il est fort souhaitable qu'on élimine des règlements et qu'on réduise les exigences réglementaires lorsqu'on le peut. En fait, de réduire l'exigence de déposer des grilles tarifaires lorsqu'on peut le faire. C'est l'une des raisons pour

[Text]

I would only caution that even with forbearance, there will still be a requirement for regulation, because we have to monitor it. We have to determine whether it is appropriate in a given circumstances, then we have to monitor it and we might even have to reinvoke regulation and the requirement to file tariffs where we find that the situation has changed.

It certainly is a step in the right direction. We are constantly looking at ways to reduce regulations. I am partial to suggestions this committee or the government has for furthering that.

**The Chairman:** Perhaps it could be to let the regional commissioners and their staff take some of the load?

**Mr. Sherman:** That is a very difficult question to answer. There will be a difficult adjustment period in working the regional commissioners and their staffs effectively into the system. After we have a chance to involve everyone and evaluate what is taking place, we will be better able to answer that question.

Key here is your reference to staffs. If there is support for the regional commissioners in the regions, then no doubt with intelligence, creativity and will, ways can be worked out to reduce the regulatory burden in the CRTC head office. However, perhaps there are not sufficient resources. That is one of the questions the Commission has had throughout this discussion of regionalization, because obviously regionalization costs money.

**The Chairman:** We have been told it was one of the issues raised in the negotiations with the Memorandums of Understanding with various provinces and it is something to which the department is committed.

**Mr. Sherman:** It is true that the department is committed to it. It comes down to the budget and the purse strings and that means Treasury Board. That has yet to be negotiated and completed. I do not want to leave the wrong impression on the record. In answer to Senator Graham's question about increase in work load, I made reference to AGT and that they are now under our regulatory jurisdiction. We did receive additional resources from Treasury Board when AGT came under our jurisdiction. So, there has certainly been some attention with the additional responsibilities.

**The Chairman:** And the Atlantic telephone companies as well?

**Mr. Sherman:** Yes.

[Traduction]

laquelle l'article 39 sur l'abstention nous semble si prometteur.

J'aimerais cependant faire une mise en garde: même avec les pouvoirs d'abstention, il y aura toujours besoin de règlements, parce que nous devons exercer un contrôle. Nous devons déterminer s'il est approprié dans des circonstances données, puis nous devons exercer un contrôle et nous pourrions même réinvoker le règlement et l'exigence de dépôt des grilles tarifaires si nous constatons que la situation a changé.

C'est certainement un pas dans la bonne direction. Nous recherchons constamment des façons d'éliminer les règlements. J'accueillerai favorablement toute suggestion que votre comité ou le gouvernement pourrait formuler pour y arriver.

**Le président:** Peut-être les commissaires régionaux et leur personnel pourraient-ils assurer une certaine partie de la charge?

**M. Sherman:** C'est une question à laquelle il n'est pas facile de répondre. Il y aura une période d'adaptation difficile si on veut amener les commissaires régionaux et leur personnel à contribuer efficacement au système. Après avoir eu l'occasion de faire participer chacun et d'évaluer ce qui se passe, nous serons mieux en mesure de répondre à la question.

Ce qui est important, c'est votre allusion au personnel. Si nous obtenons un appui des commissaires régionaux dans les régions, de toute évidence avec intelligence, créativité et volonté, nous pourrions arriver à réduire le fardeau réglementaire du siège social du CRTC. Cependant, il n'y aura peut-être pas de ressources suffisantes. C'est l'une des questions que le Conseil s'est posées tout au long de la discussion sur la régionalisation, parce que celle-ci coûte manifestement de l'argent.

**Le président:** On nous a dit que c'était l'une des questions soulevées dans les négociations concernant les protocoles d'entente avec diverses provinces, et c'est une chose à laquelle le Ministère s'est engagé.

**M. Sherman:** Il est vrai que le Ministère s'est engagé face à cela. Cela revient à une question budgétaire, et cela veut dire le Conseil du Trésor. Il faudra encore faire des négociations et procéder. Je ne veux pas laisser une mauvaise impression dans le compte rendu. En réponse à la question du sénateur Graham concernant l'accroissement de la charge de travail, je fais allusion à AGT et au fait qu'elle se retrouve maintenant sous notre compétence réglementaire. Nous n'avons pas obtenu de ressources supplémentaires du Conseil du Trésor à ce moment-là. La question des responsabilités supplémentaires a donc certainement été envisagée.

**Le président:** Pour les sociétés de téléphone des provinces de l'Atlantique aussi?

**M. Sherman:** Oui.



[Text]

**Senator Graham:** Just for the record, I gather that you would not be in favour of any statutory time limitations with respect to decisions.

**Mr. Sherman:** We are not in favour of any statutory time limit. Again, the letter distributed this afternoon beginning on page 2 and through to the top of page 4, deals with that whole question. We point out the procedures that the commission employs and feels required to pursue in order to obtain the record necessary to make determinations on the applications before us. We point out the difficulties that are naturally encountered because of delays in disposition of information, filings or because of incomplete responses from applicants or intervenors to aspects of the application.

We move as quickly as we can. In terms of time, the vast majority of tariff applications are now down to a situation in which we are able to process them in a little more than three weeks, a substantial and continuing improvement. Others take longer, but they are exceptional. They involve competitive issues or rate reductions that might adversely affect other parties, or have an impact on local rates.

Depending on the application in front of us, we are able to move with varying degrees of speed and despatch.

It is one thing to have a requirement imposed in our procedures for reaching a determination and making a decision within a certain period of time because that can be adjusted, if the responses, the participation and the examination were not successful within the prescribed time and more time is required. I believe it is another thing to impose it statutorily.

We are dealing in many cases with applicants, and certainly in nearly all cases with participants, who are involved in a multi-billion dollar industry. In many cases, we are dealing with investments of major proportions. It is important that the subject matter be explored fully and fairly from the point of view of those who are investing in the proposed initiative and those who would be recipients or customers of it and the public interest in ensuring that rates are just and reasonable and that there are no unfavourable practices taking place in the marketplace.

Our position is that we do not believe statutory time limits on commission tariff decisions are necessary or practical. We would find them equally difficult to live with in respect to service applications.

I hope the letter is helpful in explaining our position.

**Senator Graham:** Could you give us the commission's position on concentration of ownership in the telecommunications sector? Are we dealing with concentration of ownership

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Pour le compte rendu, j'imagine que vous n'êtes pas en faveur d'un délai prescrit dans une loi en ce qui concerne les décisions.

**M. Sherman:** Nous ne sommes pas en faveur d'un tel délai. Encore une fois, la lettre qui vous a été remise cet après-midi, du début de la page 2 jusqu'au haut de la page 4, traite de la question. Nous signalons les démarches que le Conseil emploie et se sent obligé de poursuivre pour obtenir les dossiers nécessaires à l'évaluation des demandes. Nous faisons ressortir les difficultés qui surviennent dans le cours normal des choses à cause de retards dus à l'accessibilité des renseignements ou au dépôt des documents, à cause de demandes incomplètes ou à cause d'interventions faites sur certains aspects des demandes.

Nous procédons le plus vite possible. Pour ce qui est des délais, nous en sommes maintenant au point où la plupart des demandes relatives aux tarifs sont traitées en un peu plus de trois semaines, ce qui représente une amélioration considérable et constante. Le délai est parfois plus long, mais c'est exceptionnel. Il s'agit alors de questions de concurrence ou de réduction de tarifs qui pourraient nuire à d'autres parties ou influencer sur les tarifs locaux.

Notre vitesse de traitement des dossiers varie d'une demande à l'autre.

Il est acceptable de se faire imposer une démarche qui nous oblige à en arriver à une détermination, à prendre une décision dans un certain délai—il est alors possible de rajuster le tir si les réponses, la participation et l'examen ne se concrétisent pas dans le délai prescrit et qu'il faut plus de temps. Imposer cette exigence dans une loi, c'est une tout autre chose à mon avis.

Il s'agit souvent de demandeurs et, certainement, dans presque tous les cas de participants oeuvrant dans un secteur qui est l'affaire de nombreux milliards de dollars. Dans bien des cas il s'agit d'investissements majeurs. Il est important d'explorer l'objet des demandes de façon approfondie et équitable du point de vue de ceux qui investissent dans le projet proposé et de ceux qui en seront les destinataires, les clients—l'intérêt public—et s'assurer que les tarifs sont justes et raisonnables et qu'il n'y a aucune concurrence déloyale sur le marché.

Notre position est la suivante: il ne serait ni nécessaire ni pratique d'imposer dans une loi des limites de temps aux décisions du Conseil concernant les tarifs. Nous aurions tout autant de difficultés à nous accommoder de limites de temps appliquées aux demandes concernant les services.

J'espère que la lettre sert à éclaircir notre position.

**Le sénateur Graham:** Pourriez-vous nous expliquer la position du Conseil en ce qui concerne la concentration de la propriété dans le secteur des télécommunications? Est-ce

[Text]

adequately in Canada? Should or could it be addressed in Bill C-62?

**Mr. Sherman:** The commission has undertaken and is in the midst of a major study on concentration of ownership. It is devoted mainly to the broadcasting sector, television and cable. It deals with the general subject of concentration of ownership. It is a subject that cannot escape the notice and concern of any interested Canadian today. The commission takes no official position on concentration of ownership in the telecommunications industry at the present time, but certainly is watching the kinds of things that have generated the comments, the questions and the criticisms of certain parties as a consequence of acquisitions, affiliations and associations developed in the industry in recent months.

I do not know how you would deal with it in legislation. This is not a unique Canadian experience or to the telecommunications industry. Concentration of ownership is a cliché. I hesitate even to suggest it because, you know far better than I that it is taking place in industries all around the world.

The argument is made, that in order to have the strength to be able to do for Canadians and the country what you and I want to do, in this market environment we live in today, you and I have to get together, merge and develop what is referred to as critical mass. Critical mass is a term sometimes used unthinkingly.

I do not think that you or I could address the question of concentration of ownership at this point in legislation. I do not think we have determined whether, in the world context, it is a good or bad thing for Canada to have concentration of ownership today. We need to study it intensively and continuously. Then we can come up with some clear conclusions in the next couple of years. At this point, I think it is premature to try to prejudge.

**Senator Graham:** In your judgment, it cannot and should not be addressed in the legislation. Second, you are sufficiently concerned that you have people studying the matter.

**Mr. Sherman:** That is correct. It is difficult for me to say too much about competition until the long-distance competition decision comes out. I wish in many ways that it had been separate from this whole proceeding and dealt with in a different context so I could address the subject of competition with you more candidly.

[Traduction]

qu'on essaie de régler la question adéquatement au Canada? Faut-il en tenir compte ou non dans le projet de loi C-62?

**M. Sherman:** Le Conseil est en train de réaliser une étude de grande envergure sur la concentration de la propriété. Elle porte surtout sur le secteur de la radiodiffusion, de la télévision et de la câblodistribution. L'objet général en est la concentration de la propriété. Tout Canadien qui s'intéresse au secteur aujourd'hui ne pourrait ignorer la question ni la juger insignifiante. Le Conseil n'a pas à présent de position officielle pour ce qui touche la concentration de la propriété dans le secteur des télécommunications, mais il surveille certainement l'évolution des choses qui ont soulevé les observations, les questions et les critiques de certaines parties—les acquisitions, les affiliations et les associations qui ont pris naissance dans le secteur depuis quelques mois.

Je ne sais pas comment on réglerait la question en légiférant. Le phénomène n'est pas propre au Canada ni au secteur des télécommunications. La concentration de la propriété est presque un cliché. J'hésite à m'avancer parce que, comme vous le savez beaucoup mieux que moi, c'est un phénomène qui survient dans divers secteurs partout au monde.

Il y a l'argument suivant: afin d'être assez forts pour faire pour les Canadiens et pour le pays ce que nous voulons faire, vous et moi, dans le marché où nous évoluons aujourd'hui, nous devons unir nos forces, fusionner et en arriver à ce qui a été baptisé la «masse critique». On utilise parfois le terme masse critique inconsciemment.

Je ne crois pas que nous pourrions, ni vous ni moi, régler cette question de la concentration de la propriété, au point où nous en sommes, par une loi. Nous ne savons pas encore vraiment, dans le contexte de la mondialisation, si c'est une bonne chose ou une mauvaise chose pour le Canada que les avoirs se concentrent aujourd'hui. Nous devons étudier la question de près et constamment. Alors, nous allons pouvoir tirer certaines conclusions claires dans les quelques années à venir. Au point où nous en sommes, je crois qu'un jugement serait prématuré.

**Le sénateur Graham:** À votre avis, faudrait-il en tenir compte ou non dans la loi? Il faut dire que la question vous préoccupe suffisamment pour que vous ayez des gens qui l'étudient.

**M. Sherman:** C'est juste. Il est difficile pour moi de dire grand-chose à propos de la concurrence tant et aussi longtemps que la décision concernant la concurrence pour ce qui touche les communications sur de longues distances n'est pas connue. À bien des points de vue, j'aurais aimé que la question ait été présentée dans un contexte tout à fait distinct des présentes audiences. De cette façon, j'aurais pu m'adresser à vous avec beaucoup plus de franchise à propos de la concurrence.



[Text]

**Senator Graham:** What are you doing after 8 o'clock? Mr. Beatty will be leaving by then.

**Mr. Sherman:** I will have to weigh that invitation carefully, senator.

As long as there is an opportunity for competition, I can sleep at night with concentration of ownership. If it becomes so pervasive that competition is stifled and stymied, then I would like to sit down with you and act.

**Senator Forrestall:** I like what you say about watching very closely. An analogy you might keep in mind is what seems to be happening in the airline industry where alliances lead to mergers, mergers to further alliances and further alliances to further mergers. At some point, unless someone is very closely watching—and I suggest that as lay people we are not competent to deal with it—then there is a very real responsibility.

For example, the glitch was not in Montreal, it was in Wichita. We did not know that for 48 hours, did we?

It is very important that your commission watch closely what is happening with concentration of ownership. Without realizing it, without seeing it happen, unless you are watching on almost a minute-by-minutes basis, events happen and then it is too late for us to correct them. That is why perhaps we should get out of it.

**Senator Sylvain:** I would like to focus on the authorities vested by the bill in the CRTC, the Department of Communications and the minister.

The last time you appeared before us there did not seem to be any doubt from what I heard, as to the question of authority being vested in the elected official as represented by the minister in charge of the department. I presume you have not changed your mind on that aspect?

**Mr. Sherman:** We have not changed our minds and I have not changed my mind.

**Senator Sylvain:** I think at that time the question of the power to vary decisions was one with which you were not entirely happy because I do not think there were enough circumstances or descriptions of how it might happen. Can you take me through this and tell me what the power to vary really means? Does it mean that if you decide to allow someone into the market, or you decide to set certain rates, you do not want the minister to come in and say, "No, it will not be \$3.40, it will be \$2.98, or they won't come in at all, or maybe only two years from now"? Was it varying that was the problem, or was it simply the question that you would have preferred that the

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Que faites-vous après 20 heures? M. Beatty sera parti à ce moment-là.

**M. Sherman:** Je vais devoir réfléchir longuement à votre invitation, sénateur.

Tant et aussi longtemps que la concurrence est une chose possible, je peux dormir sur mes deux oreilles et ne pas me préoccuper trop de la concentration de la propriété. Si le phénomène devient si envahissant que la concurrence est bafouée, je voudrais m'asseoir avec vous à ce moment-là et agir.

**Le sénateur Forrestall:** Je suis d'accord avec ce que vous dites: Il faut surveiller la situation de très près. Pour comparaison, on peut penser à ce qui se passe dans le secteur aérien, où les alliances mènent à des fusions, les fusions à d'autres alliances et d'autres alliances encore à d'autres fusions. À un moment donné, à moins que quelqu'un ne surveille les choses de très près—et je veux dire que nous, profanes, n'avons pas la compétence de le faire—il y a risque. C'est une responsabilité qu'il ne faut pas prendre à la légère.

Par exemple, c'est à Wichita et non à Montréal que l'on a cafouillé. Nous ne l'avons su que 48 heures plus tard, n'est-ce pas?

Il est très important que votre Conseil surveille de près le dossier de la concentration de la propriété. Sans le savoir, sans le voir, à moins que vous n'ayez une attention de presque tous les instants, il y a des choses qui surviennent, puis il est trop tard pour les corriger. C'est peut-être pour cette raison qu'il faudrait se retirer.

**Le sénateur Sylvain:** J'aimerais me concentrer sur les pouvoirs que le projet de loi confère au CRTC, au ministère des Communications et au ministre.

La dernière fois que vous nous avez présenté un témoignage, il ne semblait y avoir aucun doute, d'après ce que j'ai entendu, quant aux pouvoirs conférés à l' élu représenté par le ministre chargé du ministère. Je présume que vous n'avez toujours pas changé d'avis sur cette question?

**M. Sherman:** Nous n'avons toujours pas changé d'avis, et je n'ai pas changé d'avis.

**Le sénateur Sylvain:** Je crois que nous n'étions pas entièrement satisfaits à ce moment-là face du droit d'annuler des décisions parce qu'on ne décrivait pas suffisamment les circonstances où cela pouvait se produire. Pouvez-vous m'éclairer et me dire ce que signifie vraiment le pouvoir de modifier une décision? Est-ce dire que si vous décidez de permettre à quelqu'un de pénétrer le marché ou que vous vous décidez de fixer certains tarifs, vous ne voulez pas que le ministre arrive et dise: «Non, ce ne sera pas 3,40 \$, ce sera 2,98 \$» ou encore «Ils n'ont pas du tout le droit d'être sur le marché» ou «Ils doivent attendre deux ans»? Est-ce le pouvoir

[Text]

decision be knocked down rather than changed? Did I get that right?

**Mr. Sherman:** You certainly got that right. It is the vary power, combined with the power of direction and review with which we have great difficulty. The vary power would mean that a decision made by the commission following a full public process could be changed by the minister, by the person in whom the vary power was vested, without regard for the public process that produced the decision in the first place. It could be a political determination. It could be one made as a consequence of a particular line of reasoning or pursuit on the part of the minister or any government of the day, independent of all those concerns that had been explored in sworn testimony under cross-examination in the open public process by the commission.

It is the very power with which we have difficulty. We fully appreciate and acknowledge the right of the elected people of the day to issue directives, broad policy directives, to the commission.

**Senator Sylvain:** The government or the minister issues broad policy directives and you review a particular case and you come to a decision. Can there not be a very honest disagreement that says, "You did not follow the intent the minister had in the law"? We know that you came to your conclusions through a public forum, you asked questions under oath and you came to a conclusion. You came to A and the minister says, "That is not what I said in the law. The law says B, therefore, I want to vary it or set it aside." Would you rather he set it aside totally or that he vary it? Is that the crux of this thing?

**Senator Graham:** Or refer it back?

**Senator Sylvain:** I know you always have one more question, Senator Graham.

How does that work?

**Mr. Sherman:** The minister who has issued a general policy direction to the commission could determine that our decision ignored that direction, or aspects of it. In our view, the decision should be referred back to the commission for reconsideration. This should be done by cabinet. The commission should have to review that decision in light of the minister's difficulties.

That is different from simply having the minister vary a decision that is ostensibly made on the basis of all the best available evidence and cross-examination.

**Senator Sylvain:** Supposing he does send it back to you instead of using his varying power and you still come up with

[Traduction]

de modifier la décision qui était le problème, ou encore tout simplement est-ce que vous auriez préféré que la décision soit cassée plutôt que modifiée? Ai-je bien compris?

**M. Sherman:** Vous avez certainement bien compris. C'est le pouvoir de modifier une décision, conjugué au pouvoir de donner des instructions et d'examiner les décisions, qui nous donne le plus de difficulté. C'est dire que le ministre, la personne à qui le pouvoir est conféré, pourrait modifier une décision après que le Conseil a consulté le public en bonne et due forme, sans tenir compte de quelque façon que ce soit du processus public qui a abouti à la décision en premier lieu. La détermination pourrait être politique. Elle pourrait être le fruit d'un raisonnement particulier du ministre ou de l'administration en place à ce moment-là, indépendamment de toute préoccupation soulevée par des témoins assermentés interrogés par le Conseil durant les audiences publiques.

C'est le pouvoir de modifier une décision que nous avons de la difficulté à accepter. Nous apprécions et reconnaissons le fait que les élus aient le droit d'émettre des directives, des directives générales, au Conseil.

**Le sénateur Sylvain:** Le gouvernement ou le ministre émet des directives générales, vous examinez un cas particulier et vous en arrivez à une décision. N'est-il pas possible que vous soyez honnêtement en désaccord et que l'on vous dise que vous ne vous en êtes pas tenus à l'intention du ministre dans la loi? Nous savons que vous êtes arrivés à vos conclusions en consultant le public, que vous avez posé des questions à des témoins assermentés et que vous avez tiré une conclusion. Vous êtes arrivés à la conclusion «A» et le ministre dit: «Ce n'est pas ce que j'ai dit dans la loi. La loi dit «B»; par conséquent, je vais modifier la décision ou l'annuler.» Quelle serait votre préférence? Qu'il l'annule complètement ou qu'il la modifie? C'est bien ce qui est au coeur de la question?

**Le sénateur Graham:** Ou qu'il la renvoie?

**Le sénateur Sylvain:** Je sais que vous avez toujours une autre question à poser, sénateur Graham.

Comment cela fonctionne-t-il?

**M. Sherman:** Le ministre qui a donné des directives générales au Conseil pourrait déterminer que notre décision ne tient pas compte de ses directives ou encore de quelques aspects de ces directives. À notre avis, la décision devrait être renvoyée au Conseil en vue d'un nouvel examen. C'est le Cabinet qui devrait le faire. Le Conseil devrait être tenu de réexaminer la décision à la lumière des difficultés qu'elle pose chez le ministre.

Ce n'est pas la même chose si le ministre modifie simplement une décision qui, selon toute apparence, est fondée sur la meilleure preuve disponible et sur un contre-interrogatoire.

**Le sénateur Sylvain:** Admettons qu'il vous renvoie la décision, plutôt que d'appliquer son pouvoir de modification et



[Text]

A and he wants B. Does he still have to accept what you say and nothing else?

**Mr. Sherman:** No, he does not have to accept what we say. At all times, he can set a commission decision aside.

**Senator Sylvain:** You said set it aside, not vary it. That is what I am trying to get at here.

**Mr. Sherman:** He can set the decision aside so that it does not come into effect. That is different from varying a decision, from taking that decision and taking a paragraph of it and changing it.

**Senator Sylvain:** The people who have appeared before you to get a decision have spent a lot of time and money—and you do not want a time limit on what you do. They will have to start all over, if he sets it aside, rather than have the thing varied and a decision arrived at in a reasonable time and, supposedly, at a reasonable cost. That is what you would prefer.

**Mr. Sherman:** When you say people have spent a lot of time and a lot of money, that is correct. They spent a lot of time and a lot of money to have a decision produced according to a particular public process. They did not spend a lot of time and money to have a decision produced by a public process and then have one page, or three paragraphs of it, changed by the minister without any input, without any opportunity to comment, any opportunity to participate.

**Senator Sylvain:** How would you resolve this problem where, through an honest disagreement on the objectives, the vision or we have in this bill at clause 7, your decision does not conform to what the minister thinks it should?

How do you arrange this without going through the process again?

How do you resolve this with what you said to begin with, that the buck stops with the minister; he is in charge. You have your own set of problems, but he or cabinet still has the last word.

**Mr. Sherman:** We could contemplate some very difficult and Draconian scenarios, but in most cases I would be confident that a minister who had issued a directive to the commission and then disagreed with the commission's decision, would refer it back for reconsideration by the commission on certain grounds; arguments or certain positions which would then have to be tested as part of the renewed process.

It is conceivable that you could wind up again with the two parties at logger heads, but I do not know how you solve all

[Traduction]

que vous arrivez toujours à la solution «A», alors qu'il veut encore, lui, la solution «B». Est-il tenu d'accepter ce que vous dites et rien d'autre?

**M. Sherman:** Non, il n'est pas tenu d'accepter ce que nous disons. Il peut écarter une décision du Conseil en tout temps.

**Le sénateur Sylvain:** Vous avez dit qu'il peut l'écarter et non pas la modifier. C'est là que je veux en venir.

**M. Sherman:** Il peut écarter la décision de façon à ce qu'elle ne s'applique pas. Modifier une décision, c'est autre chose. Il peut s'agir, par exemple, d'en modifier un paragraphe.

**Le sénateur Sylvain:** Des gens qui sont allés vous voir pour obtenir une décision ont consacré beaucoup de temps et d'argent à la chose, mais vous ne voulez pas que l'on vous impose une limite de temps. Ils doivent recommencer, si la décision est écartée, plutôt que de faire modifier la décision et obtenir une décision dans un délai raisonnable et, il est à présumer, à un coût raisonnable. Ce serait votre préférence.

**M. Sherman:** Quand vous dites que les gens consacrent beaucoup de temps et d'argent à la chose, vous avez raison. Ils mettent beaucoup de temps et beaucoup d'argent à obtenir une décision qui est le fruit d'un processus public particulier. Ils ne consacrent pas beaucoup de temps et d'argent à la chose en vue d'obtenir une décision grâce à un processus public pour qu'ensuite une page ou trois paragraphes en soient modifiés par le ministre sans consultation, sans qu'il soit possible de faire des observations, de participer.

**Le sénateur Sylvain:** Comment vous y prendriez-vous pour régler le problème suivant? À cause d'un désaccord tout à fait honnête à propos des objectifs, d'une vision de l'avenir ou de l'article 7 du projet de loi, votre décision n'est pas conforme à la pensée du ministre.

Comment peut-on s'y prendre sans refaire toutes les étapes?

Comment peut-on résoudre ce problème en sachant que, comme vous l'avez dit au départ, la décision revient au ministre; c'est lui qui décide. Vous avez peut-être vos propres problèmes, mais le Ministre ou le Cabinet a toujours le dernier mot.

**M. Sherman:** Nous pourrions envisager certains scénarios très complexes et draconiens; toutefois, je suis certain que, dans la plupart des cas, un ministre qui aurait émis une directive à l'intention du Conseil et ensuite désapprouvé la décision de ce dernier soumettrait de nouveau la question au Conseil à certaines conditions. Certaines affirmations ou opinions devraient ensuite être évaluées dans le cadre de la nouvelle étude.

On peut concevoir que les deux parties se retrouvent de nouveau à couteaux tirés; j'ignore cependant comment un seul

[Text]

those problems in a piece of legislation. I would have confidence in the fact that the process that would then ensue, would no doubt involve some off-line discussions between the minister and other parties and would produce a solution.

**Senator Sylvain:** Can you suggest anything to alleviate the problems that we face here?

**Mr. Sherman:** The process that we are discussing is provided for in the new Broadcasting Act. In the new Broadcasting Act Parliament gave cabinet a direction power, with a power to set aside or refer back CRTC broadcasting decisions but not to vary them.

That was one of the inconsistencies that struck us when we first looked at Bill C-62. We wondered why the powers and entitlements given to the minister and the cabinet with respect to telecom decisions were so different from broadcasting.

**Senator Sylvain:** Would the answer be to use the same clause that you have in the Broadcasting Act?

**Mr. Sherman:** Yes.

**The Chairman:** That is your preference?

**Mr. Sherman:** Yes.

**Senator Sylvain:** As far as I can see a licence might be granted by the CRTC under this act or be granted by the Department of Communications. There are two doors that you can knock at, is that it?

**Mr. Sherman:** Yes.

**Senator Sylvain:** Why would you want this to happen, or do you have any objection to this?

**Mr. Sherman:** At the present time we do not grant licences. There is a licensing process that is gone through with respect to spectrum, but the CRTC does not grant licenses to carriers. They apply for certain service initiatives or for inter-connection and we deal with the application in that public arena. We approve or deny the application.

**Senator Sylvain:** But it is not a licence; it is just a permission to go ahead and do whatever business they want, is it not?

**Mr. Sherman:** That is right.

**Senator Sylvain:** Do you think that a licence is required? If you have operated all these years without them, why would we want them now?

[Traduction]

texte législatif peut permettre de résoudre tous ces problèmes. Je serais porté à croire que les discussions qui en découleraient entraîneraient sans doute des discussions privées entre le Ministre et les autres parties et produiraient une solution.

**Le sénateur Sylvain:** Pouvez-vous proposer une façon quelconque d'atténuer les problèmes auxquels nous nous heurtons?

**M. Sherman:** Le processus dont nous discutons est prévu dans la nouvelle *Loi sur la radiodiffusion*. Le Parlement a prévu, dans la nouvelle *Loi sur la radiodiffusion*, d'attribuer au Cabinet un pouvoir directif et de l'autoriser à passer outre à des décisions du CRTC en matière de radiodiffusion, ou de les contester sans toutefois pouvoir les modifier.

C'est une des incohérences qui nous ont frappés la première fois que nous avons étudié le projet de loi C-62. Nous nous demandions pourquoi les autorisations et les pouvoirs conférés au ministre et au Cabinet relativement aux décisions liées aux télécommunications étaient tellement différents de ceux dont ils jouissaient pour la radiodiffusion.

**Le sénateur Sylvain:** Devrait-on utiliser le même article que celui qui est prévu dans la *Loi sur la radiodiffusion* pour résoudre le problème?

**M. Sherman:** Oui.

**Le président:** Est-ce la solution que vous préférez?

**M. Sherman:** Oui.

**Le sénateur Sylvain:** D'après ce que je comprends, en vertu de cette loi, le CRTC et le ministère des Communications peuvent délivrer des licences. On peut donc frapper à deux portes, n'est-ce pas?

**M. Sherman:** Oui.

**Le sénateur Sylvain:** Pourquoi devrait-il en être ainsi? Avez-vous une objection quelconque à ce sujet?

**M. Sherman:** À l'heure actuelle, nous ne délivrons pas de licences. On applique un processus d'attribution de licences en ce qui concerne le spectre; toutefois, le CRTC n'attribue pas de licences aux entreprises. Ces dernières présentent des demandes de certains services ou d'interconnexion, demandes que nous traitons dans le secteur public. Nous les approuvons ou les rejetons.

**Le sénateur Sylvain:** Il ne s'agit cependant pas de licences, mais d'un simple permis d'exécution de travaux quelconques, n'est-ce pas?

**M. Sherman:** C'est exact.

**Le sénateur Sylvain:** Croyez-vous qu'une licence soit nécessaire? Si nous fonctionnons sans licence depuis toutes ces années, pourquoi en voudrions-nous maintenant?



[Text]

**Mr. Sherman:** Senator MacDonald raised an interesting question at my last appearance before this committee. When I left the last time I suggested that I would come back if I could give a different answer to Senator MacDonald's question. When I read that in the transcript I thought that it read terribly. I did not mean it that way. What I really meant was that I would come back and agree with Senator MacDonald.

Frankly, we do not see any need for a licensing regime. However, we would like to make clear that we—my colleagues and I before your committee—have never suggested that if there is to be a licensing regime, it should be vested in the commission and not in the minister. There may be others who have suggested that.

**Senator Sylvain:** Does that mean you would prefer to have it vested in the minister rather than in the commission?

**Mr. Sherman:** No. We have never suggested it should be vested in the minister and not in the commission either. We do not believe that a licensing regime is necessary. It would result in an additional layer of regulation.

There is currently no need for licensing. Once you get into a licensing regime you have a situation where—particularly if it is in the hands of the minister—the minister could impose conditions of licence.

**Senator Sylvain:** He would have to impose them, would he not?

**Mr. Sherman:** Yes.

**Senator Sylvain:** That means more regulations.

**Mr. Sherman:** But on what basis? My friend Senator Graham and a colleague of his have invested \$2 billion in a national communications system. A stable environment which that enterprise can trust has to be encouraged and fostered.

If you get conditions of licence coming in from two different sources the end result is conflict, lack of understanding and communication. It is a potentially difficult situation.

**The Chairman:** Witnesses who have come before us have had two concerns: the double regulation that you just talked about; and trying to take the politics out of the telecommunications business by putting it in a more neutral body, the CRTC, and not leaving the power of licensing exemptions that vary, and all of these other things, in a political context. Those would be the two main concerns that we would have to weigh in looking at our report.

[Traduction]

**M. Sherman:** Le sénateur MacDonald a soulevé une question intéressante à mon dernier passage devant votre comité. À la fin de l'audience, j'ai laissé entendre que je reviendrais si je pouvais fournir une autre réponse à la question du sénateur MacDonald. En lisant la transcription, j'ai trouvé ma remarque des plus désobligeante. Ce n'est pas ce que je voulais dire. Je voulais plutôt dire que je reviendrais pour m'entendre avec le sénateur MacDonald.

À vrai dire, nous ne voyons pas le besoin d'un régime d'attribution de licences. Cependant, mes collègues et moi aimerions préciser que nous n'avons jamais dit que si l'on devait mettre en place un régime d'attribution de licences, il devrait relever du Conseil plutôt que du ministre. D'autres l'ont peut-être proposé.

**Le sénateur Sylvain:** Donc, préférez-vous que le régime relève du ministre plutôt que du Conseil?

**M. Sherman:** Non. Nous n'avons jamais affirmé cela non plus. Nous ne croyons pas en la nécessité d'un régime d'attribution de licences. Cela ajouterait à la réglementation.

Actuellement, on n'a pas besoin d'attribuer de licences. Lorsqu'on établit un régime d'attribution de licences, on crée une situation où—particulièrement si le régime relève du ministre—ce dernier pourrait imposer des conditions dans ce secteur.

**Le sénateur Sylvain:** Ne serait-il pas obligé de les imposer?

**M. Sherman:** Oui.

**Le sénateur Sylvain:** Cela signifie des règlements additionnels.

**M. Sherman:** Mais sur quoi ces règlements se fonderaient-ils? Mon ami, le sénateur Graham, et un de ses collègues ont investi 2 milliards de dollars dans un réseau de communications national. Il faut favoriser et entretenir un milieu stable auquel cette entreprise peut se fier.

Si deux organismes établissent des conditions relativement aux licences, on obtient des conflits et un manque de compréhension et de communication. On pourrait se retrouver dans une situation pénible.

**Le président:** Certains témoins nous ont fait part de deux préoccupations: la double réglementation dont vous venez tout juste de parler et le fait d'essayer d'éliminer la politique du milieu des télécommunications en attribuant ce dernier à un organisme neutre, le CRTC, et de ne pas maintenir le pouvoir d'attribuer des licences, les divers cas d'exemptions et toutes ces autres questions dans un contexte politique. Ce sont là les deux principales préoccupations que nous devrions évaluer en étudiant notre rapport.

[Text]

**Mr. Sherman:** These are certainly fundamental concerns.

**The Chairman:** You used the example of Senator Graham investing \$2 billion. When you are getting ready to do that you would like to think that it is beyond politics.

**Senator Sylvain:** If Senator Graham spends all this money and he goes and knocks on the DOC door and gets himself a licence, does he still have to come back to you to get approval to operate?

**Mr. Sherman:** Yes.

**Senator Sylvain:** And if you did not want to give him a licence, you are not likely to give him approval. He might end up with a licence and no approval and he is out \$2 billion.

**The Chairman:** That is the double regulation.

**Mr. Sherman:** You have to consider Senator Graham's position from the point of view of his having been in that industry for some time. It is not just a question of his applying for a \$2 billion industry, but he and colleagues are the principles in a multi-million dollar telecommunications enterprise; or they are major shareholders in one of the major carriers.

If somebody comes along with an application for licensing that is dealt with by the minister, who imposes particular conditions of licence which may well impact on the investment, the process the CRTC goes through is one that is intended to try to protect fairly the interests of both the carrier.

This new form of regulation that would result from a licensing procedure is one that could damage and endanger that kind of fairness.

Those certainly are the primary concerns of the commission. But it is difficult for the commission to put them forward because the government is entitled to make those crucial decisions.

**The Chairman:** Make policy?

**Mr. Sherman:** That is absolutely correct. But we would ask you: "Why would you want to have somebody coming forward to you into your offices to make application to compete in long distance voice; or making application to interconnect with AT&T in Alberta; or for any other telecommunications service? Why would you want somebody coming into your office lobbying you and drumming up all the peripheral support he or she could get to put the pressure on you and your caucus so that you would have to take that into caucus to fight it out, when you can simply hand it off to the CRTC?"

[Traduction]

**M. Sherman:** Il s'agit là sûrement de préoccupations fondamentales.

**Le président:** Vous avez utilisé l'exemple de l'investissement de 2 milliards de dollars du sénateur Graham. Quand on se prépare à investir ce genre de somme, on ose espérer être à l'abri de la politique.

**Le sénateur Sylvain:** Si le sénateur Graham dépense tout son argent et obtient une licence du ministère des Communications, doit-il quand même vous demander une autorisation d'exploitation?

**M. Sherman:** Oui.

**Le sénateur Sylvain:** Si vous n'avez pas l'intention de lui attribuer de licence, vous ne lui accorderez vraisemblablement pas votre approbation. Il pourrait se retrouver avec une licence, sans approbation et une perte de deux milliards de dollars.

**Le président:** Voilà les conséquences de la double réglementation.

**M. Sherman:** Vous devez évaluer la position du sénateur Graham du point de vue de sa longue expérience de cette industrie. Il ne s'agit plus d'une simple demande de licence pour une industrie représentant deux milliards de dollars. Le sénateur Graham et ses collègues sont les dirigeants d'une entreprise de télécommunications dont le chiffre d'affaires est de plusieurs millions de dollars; il sont aussi les principaux actionnaires d'une des plus importantes entreprises.

Lorsqu'on présente une demande de licence au ministre, qui impose à l'attribution de licences des conditions particulières fort susceptibles d'influer sur l'investissement, le CRTC applique un processus qui vise à protéger équitablement les intérêts des deux parties.

Ce nouveau type de réglementation, qui découlerait d'un processus d'attribution de licences, risquerait de nuire à ce genre d'équité, voire de le compromettre.

Ce sont sûrement les principales préoccupations du Conseil. Ce dernier a toutefois de la difficulté à les résoudre, puisque le gouvernement est autorisé à prendre ces décisions cruciales.

**Le président:** C'est-à-dire établir des politiques?

**M. Sherman:** C'est exactement cela. Nous pourrions cependant vous demander pour quelles autres raisons vous pourriez souhaiter que l'on vienne à vos bureaux vous présenter des demandes de permis de service d'appels interurbains, des demandes d'interconnexion avec AT&T en Alberta ou encore des demandes relatives à un service de télécommunications quelconque. Pourquoi voudriez-vous qu'une horde de fervents défenseurs de droits viennent exprimer ses revendications dans votre bureau et exercent des pressions sur vous et les autres membres de votre parti, vous obligeant à en débattre



[Text]

**Senator Sylvain:** Does what you just said assume that they have already knocked on the CRTC's door and been turned down and that is why they are putting up this lobbying effort and doing all the rest of these things?

**Mr. Sherman:** No.

**Senator Spivak:** It is not just the licensing power that we are thinking about. The criticism that was raised was when you look at all the powers in combination with the government, the exemption power, the vary and rescind power, the direction power and the licensing power, you are out of business or might as well be. Is that not the point?

Either you have a quasi judicial body that deals with these things at an arms-length point of view, as we have in the arts community, or you have the government doing it all. The central question the witnesses raised was: Is there not a confusion in purpose and policy of the whole telecommunications policy in leaving the CRTC with those powers and then adding all these other powers on of government? That is question. This might be difficult for you to answer, though.

**Mr. Sherman:** I agree. That was the point of my rhetorical question as to why would a cabinet minister or an elected representative want these kinds of pressures—whether it flows from the licensing power, exemption power, power of direction, or any of the powers proposed that exist in the telecommunications field and proposed in this legislation. Is it not far more healthy and of more value in terms of the energies and obligations of the elected representative, to have an arms-length agency responsible?

Also, there is the question of the perception on the part of those carriers, respondents and others who are served by the regulatory process. When we separate ourselves from our roles either as elected representatives or regulators, as private citizens and consumers, we like to feel that the process which is making the determination in areas like this for the country and, therefore, for us, is done on the most objective of bases. That is not to say that a political determination would not be objective. I do not mean to suggest that for a moment. The perception is that through an arms-length agency, you get less political interference than might otherwise be the case.

I am a former politician. I respect the right of the elected official to make these crucial decisions. When I was a politician there were a lot of decisions that I did not want to make and I would have liked to have handed them over to another commission.

[Traduction]

au caucus, alors que vous pouvez simplement soumettre le problème au CRTC?

**Le sénateur Sylvain:** Dans l'hypothèse que vous venez tout juste d'émettre, supposez-vous que l'on a déjà essayé un refus du CRTC, ce qui expliquerait toutes ces revendications et toutes ces démarches?

**M. Sherman:** Non.

**Le sénateur Spivak:** Nous ne pensons pas qu'au pouvoir d'attribution de licences. Nous exprimons la critique suivante: étant donné tous les pouvoirs ajoutés à l'intervention du gouvernement, c'est-à-dire le pouvoir d'exemption, le pouvoir de modifier et d'annuler, le pouvoir directif et le pouvoir d'attribution de licences, autant faire faillite. Ai-je raison?

On se retrouve avec soit un organisme quasi-juridique qui règle ces questions d'un point de vue objectif, comme c'est le cas dans le milieu des arts, soit un gouvernement qui se charge de tout. La question centrale soulevée par les témoins était la suivante: le fait d'attribuer tous ces pouvoirs au CRTC et de leur ajouter tous les pouvoirs du gouvernement ne crée-t-il pas une certaine confusion au chapitre des objectifs et de l'application de l'ensemble des politiques relatives aux télécommunications? Voilà la question. Vous pourriez toutefois avoir de la difficulté à y répondre.

**M. Sherman:** J'en conviens. C'est ce que je voulais prouver en demandant pourquoi un ministre ou un élu voudrait subir ce genre de pressions, qu'elles découlent du pouvoir d'attribution de licences, du pouvoir d'exemption, du pouvoir directif ou de n'importe quel autre pouvoir existant dans le milieu des télécommunications et proposé dans le projet de loi. Du point de vue de l'énergie dépensée par le représentant élu et des obligations qui lui sont imposées, n'est-il pas beaucoup plus sain et valable d'attribuer la responsabilité à un organisme autonome?

Il faut aussi penser à l'opinion des entreprises, des répondants et de tous ceux qui profitent de la réglementation. Lorsque nous oublions notre rôle de représentant élu ou de responsable de la réglementation et que nous devenons des citoyens et des consommateurs, nous aimons à croire que ce genre de secteur desservant le pays et, par conséquent, nous-mêmes est visé par les règlements les plus objectifs possibles. Cela ne signifie pas pour autant que des décisions politiques ne seraient pas objectives. Je ne veux pas le prétendre un seul instant. On croit que lorsque la réglementation est appliquée par l'entremise d'un organisme autonome, l'intervention du milieu politique est moindre que dans d'autres cas.

J'ai moi-même été politicien. Je respecte le droit du représentant élu de prendre ces décisions cruciales. En tant que politicien, j'ai dû prendre bien des décisions désagréables; j'aurais aimé en charger un autre conseil.

[Text]

**Senator Sylvain:** You were talking about the regulations. You mentioned that forbearance is one way in which you could probably get away from a lot of regulations. If that comes in you could wipe out a lot of it.

The other statement that you made was that you try to reduce the number of regulations you have. I have seldom known any government body to reduce regulations. Could you tell us how many regulations you have lost in the last five years?

Have you ever had in the CRTC independent management consultants come in to try to help you reduce the number of regulations? If so, with what result?

**Mr. Sherman:** We had an internal task force that worked strenuously to try to reduce the regulatory red tape that exists in the telecom procedures at the commission. That was not the first effort made. There is an on-going effort to review those regulations and procedural requirements.

We have had an outside management consultant come in and look at telecommunications procedures and make suggestions as to what might be done to streamline our procedures. I am not sure of the success of that operation, but we have had someone come in and take a look at it.

We do not depend on the application of formal bureaucratic procedure where we can avoid it. We grant many interim approvals, which means that the application is approved and that the service can be put in place and, depending on whether there are subsequent comments of concern or criticism, that interim approval is made final and the service continues. We hold many paper proceedings, which means that others are dealt with at our offices.

**Senator Sylvain:** I was asking about the volume of regulations that you have. Have you reduced the number of regulations at all and simplified your system?

**The Chairman:** That is, for the number of tariff filings, and so on.

**Senator Sylvain:** Yes. Have you found better way to do it?

**Mr. Sherman:** Since the mid-1970s, we have only introduced three new regulations. There may have been others that were dropped.

**Mr. Rosenzweig:** The CRTC on the telecom side has only three sets of regulations: Tariff regulations, which deal with the form, style and content of tariffs; the fee regulations, which are new and were added a few years ago to allow for cost recovery of the cost of regulating; and the rules of procedure, which set out the processes we go through in dealing with applications. We inherited jurisdiction in 1976 from the former Canadian Transport Commission. Those are the only

[Traduction]

**Le sénateur Sylvain:** Vous parliez des règlements. À votre avis, l'abstention de l'application de règlements pourrait être l'un des moyens d'éviter beaucoup de règlements. On pourrait alors en éliminer un bon nombre.

Vous avez également affirmé que vous tentiez de réduire le nombre de règlements que vous appliquez. J'ai rarement vu un organisme gouvernemental réduire des règlements. Combien de règlements avez-vous éliminés au cours des cinq dernières années?

Avez-vous déjà demandé aux conseillers en gestion indépendants du CRTC d'essayer de vous aider à réduire le nombre de règlements? Si c'est le cas, qu'est-il arrivé?

**M. Sherman:** Un groupe de travail interne a tenté avec acharnement de réduire les tâches administratives entraînées par la réglementation des télécommunications au Conseil. Cela n'était pas la première tentative. On s'efforce continuellement de réviser ces règlements et ces exigences liées aux procédures.

Nous avons demandé à un expert-conseil en gestion de venir étudier les procédures liées aux télécommunications et de nous proposer des façons de les simplifier. Je ne suis pas certain du résultat de ses travaux, mais nous avons fait appel à un conseiller de l'extérieur.

Nous ne dépendons pas de l'application d'une procédure administrative officielle lorsque nous pouvons l'éviter. Nous accordons bien des autorisations provisoires, c'est-à-dire que la demande est approuvée et que le service peut être établi; ensuite, sous réserve des préoccupations ou des critiques exprimées, cette autorisation provisoire devient définitive, et le service est maintenu. Comme nous préparons bien des actes de procédure, d'autres demandes sont traitées à nos bureaux.

**Le sénateur Sylvain:** Ma question portait sur le volume de règlements que vous appliquez. Avez-vous réduit le nombre de règlements et simplifié votre système?

**Le président:** C'est-à-dire en ce qui concerne le nombre de dépôts de grilles tarifaires, etc.

**Le sénateur Sylvain:** Oui. Avez-vous trouvé une meilleure façon de vous y prendre?

**M. Sherman:** Depuis le milieu des années 70, nous n'avons ajouté que trois règlements. Il est possible que d'autres aient été éliminés.

**M. Rosenzweig:** Le CRTC n'applique que trois ensembles de règlements dans le secteur des télécommunications: les règlements relatifs aux tarifs, qui portent sur la disposition, le style et le contenu des tarifs, les règlements concernant les frais, qui ont été ajoutés il y a quelques années pour permettre de récupérer les coûts entraînés par la réglementation et les règles de procédure et qui établissent les étapes du traitement des demandes. En 1976, nous avons hérité de la responsabilité



[Text]

regulations we have made on the telecom side in those 16 years.

**Senator Sylvain:** The reason for my question is that you seem to object rather strongly to having a time limit imposed on any decisions you make. Would a time limit not help to speed up the service? It focuses your mind wonderfully when you know that you will have to explain yourself if you do not come up with an answer by a certain date.

**Mr. Sherman:** It certainly focuses one's mind. Perhaps this would be an opportunity for you to review the points we make in this connection in the letter. They occur on pages two, three, and part of page four.

**Senator Sylvain:** I apologize; I have not had a chance to read it because I just received it today.

**Mr. Sherman:** I am sure you would not have. The letter might be the easiest way to answer your question in part. This is addressed to Chairman Oliver, and this letter is signed by me:

In response to your specific question, I would suggest that statutory time limits on Commission tariff decisions are not necessary or practical. As illustrated above, the vast majority of tariff applications are processed in a little more than three weeks. Those applications that take longer are exceptional and typically involve competitive issues or rate reductions that might adversely affect other parties or that might have an impact on local rates. Alternatively, delays may be caused by the applicants themselves. In each of these cases, the imposition of an arbitrary time limit on the Commission would serve no useful purpose. Faced with a complex filing, and perhaps insufficient time to fully assess its implications, the Commission would have little choice but to deny the application. This would represent a waste of both the Commission's and the applicant's resources, particularly if the application had to be subsequently re-filed.

There is a great deal more that I attempt to say on the very crucial and urgent question you and the committee raised. We have attempted to address that question and the other questions in full.

**Senator Sylvain:** Commissioner, I apologize. I have not read it yet. I will read it. Certainly it never occurred to me that a time limit on reaching a decision would mean that you would deny that decision. Rather, I would have thought that some mechanism would be put into place to say, "Well, if you

[Traduction]

de ce secteur, qui relevait auparavant de l'ancienne Commission canadienne des transports. Ce sont les seuls règlements que nous avons créés en matière de télécommunications en 16 ans.

**Le sénateur Sylvain:** La raison de ma question était la suivante: vous semblez vous opposer plutôt fermement à l'imposition d'une échéance aux décisions que vous prenez. Une échéance n'aiderait-elle pas à accélérer le service? Le fait de savoir que vous devrez vous expliquer si vous ne fournissez pas une réponse avant une date précise vous replace les idées d'une manière remarquable.

**M. Sherman:** Cela replace sûrement les idées. Il y aurait peut-être lieu que vous examiniez les questions soulevées à cet égard dans notre lettre. Vous les trouverez aux pages deux, trois et quatre.

**Le sénateur Sylvain:** Je regrette; je n'ai pas eu l'occasion de la lire, puisque je ne l'ai reçue qu'aujourd'hui.

**M. Sherman:** Vous n'auriez sûrement pas pu la lire. La lettre pourrait être le moyen le plus facile de répondre à une partie de votre question. Elle est adressée au président du Comité, M. Oliver, et porte ma signature:

Pour répondre à votre question précise, je dirais que l'imposition d'échéances pour la prise de décisions du Conseil en matière de tarifs n'est ni essentielle ni pratique. Comme on l'illustre ci-dessus, la vaste majorité des demandes relatives aux tarifs est traitée en un peu plus de trois semaines. Les demandes dont le traitement exige plus de temps sont exceptionnelles et touchent habituellement des questions liées à la concurrence ou des réductions de tarif susceptibles de pénaliser d'autres parties ou d'influer sur les tarifs locaux. Par ailleurs, les retards peuvent être causés par les personnes qui présentent les demandes. Dans chacun des cas, l'imposition d'une échéance arbitraire au Conseil ne serait d'aucune utilité. Étant donné la demande complexe qui doit être déposée et le peu de temps dont il disposerait pour évaluer pleinement ses conséquences, le Conseil n'aurait pratiquement d'autre choix que de rejeter la demande. Cela représenterait un gaspillage de ressources—celles du Conseil comme celles de la personne qui a présenté la demande—particulièrement si la demande devait être présentée de nouveau.

J'aimerais souligner bien d'autres points quant à la question très cruciale et urgente soulevée par le comité et vous-même. Nous avons tenté de discuter à fond de toutes les questions.

**Le sénateur Sylvain:** Monsieur le vice-président, je suis désolé. Je n'ai pas encore lu la lettre. Je vais la lire. Je n'ai sûrement jamais pensé que l'imposition d'une échéance pour la prise de décisions signifierait un rejet des décisions. J'aurais plutôt pensé qu'on aurait mis en place un mécanisme

[Text]

have not reached a decision in whatever number of days is appropriate, then you have to give a public explanation as to why you have not done that." That is what I meant by focusing your mind, because then you have to go through that additional trouble. It may be easier to get to the decision.

**Mr. Sherman:** That is true. We find in our business that it is not enough to focus our mind. We have to get everybody else to focus their mind. If we do not get an adequate response to questions for information, relative to an application that is going to impact on somebody else's business and on your local rates, we cannot make that decision. Now, we can deny the application. Certainly we could do that. But our fundamental thrust in life is we try to approve applications.

**Senator Sylvain:** I realize that. My idea was not that you would deny the application at the end of whatever time it is, but you were then asked, "Why did you not reach a decision in the 45 days?" Your answer was, "Well, because the other parties involved here did not file with us the necessary documentation, we did not know what they were doing, we still have a lot of information to come, evidently we cannot reach a decision." But you would have to go through that step of having to explain yourself.

**Mr. Sherman:** Well, we could do that. I do not favour the small "p" politics of that. I think that we like to try to work out our difficulties with applicants and intervenors as quietly as possible, but certainly that avenue is open. It would require some extra work.

**Senator Sylvain:** Thank you very much. Thank you.

**The Chairman:** Senator Spivak and then Professor Janisch, please.

**Senator Spivak:** In your last appearance, you said something about telecommunications activity by broadcasting undertakings. I was not clear as to what you said. Are they or are they not exempted from this act?

**Mr. Sherman:** There is very little reference in this legislation to that kind of activity.

**Senator Spivak:** It is on page 1294 of your testimony before. You seem to bring up the point that they would be exempted but are not necessarily exempted under the legislation as it stands.

**The Chairman:** Senator Spivak, Clause 4 of the acts says:

[Traduction]

quelconque obligeant d'expliquer publiquement pourquoi on n'a pas pris une décision dans le délai fixé à cet égard. Voilà ce que je voulais dire: cette obligation additionnelle vous replace les idées. Cela pourrait faciliter la prise de décisions.

**M. Sherman:** C'est exact. Dans notre secteur, il ne suffit pas d'avoir soi-même les idées en place. Nous devons inciter tout le monde à en faire de même. Si nous n'obtenons pas de réponse convenable à nos demandes de renseignements au sujet d'une demande qui aura des conséquences sur une autre entreprise et sur les tarifs locaux, nous ne pouvons prendre cette décision. Nous pouvons rejeter la demande. Nous pourrions sûrement le faire. Notre fonction fondamentale consiste toutefois à approuver des demandes.

**Le sénateur Sylvain:** J'en suis conscient. Je ne voulais pas dire que vous refuseriez la demande au bout d'un délai quelconque, mais que l'on vous demanderait ensuite pourquoi vous n'aviez pas pris de décision dans le délai fixé de 45 jours. Vous pourriez alors répondre que puisque les autres intervenants ne vous avaient pas fourni les documents nécessaires, vous ignoriez où ils en étaient; étant donné que vous attendiez toujours de nombreux renseignements, vous n'aviez manifestement pas pu prendre de décision. Vous devriez cependant vous soumettre à l'obligation de fournir une explication.

**M. Sherman:** Eh bien, nous pourrions le faire. Je n'aime pas beaucoup le côté «politicaillerie» de cette méthode. Nous aimons régler à l'amiable les problèmes auxquels nous nous heurtons avec les personnes qui présentent des demandes et les intervenants; toutefois, nous pourrions sûrement envisager cette méthode. Cela exigerait quelques efforts supplémentaires.

**Le sénateur Sylvain:** Merci beaucoup. Merci.

**Le président:** Sénateur Spivak, la parole est à vous; nous entendrons ensuite le témoignage de monsieur Janisch.

**Le sénateur Spivak:** À votre dernier passage devant notre comité, vous avez fait allusion à des activités de télécommunications visées par des dispositions relatives à la radiodiffusion. Je ne vous ai pas très bien compris. Le secteur des télécommunications est-il exclu ou non de l'application de cette loi?

**M. Sherman:** On mentionne très peu, dans cette loi, ce genre d'activité.

**Le sénateur Spivak:** Cette remarque se trouve à la page 1294 de votre témoignage antérieur. Vous semblez soulever la question suivante: les télécommunications en seraient exclues, mais ne seraient pas nécessairement exclues de la loi telle qu'elle est rédigée.

**Le président:** Sénateur Spivak, l'article 4 de la loi prévoit ce qui suit:



[Text]

This Act does not apply in respect of broadcasting by a broadcasting undertaking.

**Senator Spivak:** Yes. I have that reference right in front of me, and I am not speaking of broadcasting. I am speaking of the telecommunications activities by a broadcasting undertaking. I was not clear whether Mr. Sherman's answer meant, by inference, it is not under the act or whether it would indeed be exempted if it took place. It is that distinction I am asking for clarification on.

**Mr. Sherman:** Clause 4 says:

This Act does not apply in respect of broadcasting by a broadcasting undertaking.

The obvious inference is that it might apply in respect of telecommunications activities by a broadcasting entity.

**Senator Spivak:** Exactly. That is what you are saying?

**Mr. Sherman:** That is right. For example, a cable operator providing what we call non-program services, whether it is on-line banking services, security or other services being developed and now offered by a very limited number of cable operators that are not programming services. The act could apply in respect of that type of operation by a broadcast undertaking, but I gather the minister has indicated that this is one area in which—

**Senator Spivak:** He was going to exempt.

**Mr. Sherman:**—the power of exemption might apply.

**Senator Spivak:** I understand.

You said that this legislation opens up the opportunity for price-cap regulation. In other testimony, the Telecommunications Workers Union suggested that in the U.S., where price caps originated, the quality of phone service has declined, price of local services has increased, phone company profits have sky-rocketed, and thousands of workers have lost jobs. I wonder whether you would comment on that, since you said that the legislation would open up that opportunity.

**Mr. Sherman:** Well, the legislation provides the opportunity for the commission, as you correctly state, to make determinations with respect to the type of regulation for a carrier, whether it should be rate-based rate of return or price cap or incentive or others. There are continuing discussions and examinations going on in the United States and in Canada as

[Traduction]

La présente Loi ne s'applique pas aux entreprises de radiodiffusion pour tout ce qui concerne leurs activités de radiodiffusion.

**Le sénateur Spivak:** Oui. J'ai ce commentaire sous les yeux; je n'y parle pas de radiodiffusion. Je parle des activités de radiodiffusion des entreprises de télécommunications. Je n'étais pas certaine de la signification de la réponse de M. Sherman; j'ignorais s'il voulait dire, indirectement, que ces activités n'étaient pas visées par la loi ou si elles seraient effectivement exclues de son application, si elles avaient eu lieu. C'est cette précision que je demande qu'on apporte.

**M. Sherman:** L'article 4 s'établit comme suit:

La présente Loi ne s'applique pas aux entreprises de radiodiffusion pour tout ce qui concerne leurs activités de radiodiffusion.

Manifestement, on laisse entendre qu'elle pourrait s'appliquer aux activités de télécommunications d'une organisation de radiodiffusion.

**Le sénateur Spivak:** Exactement. Est-ce là ce que vous voulez dire?

**M. Sherman:** C'est exact. Par exemple, concernant les câblodiffuseurs qui fournissent ce que nous appelons des services hors programmation, que ce soit des services bancaires en direct, des services de sécurité ou d'autres services mis sur pied et offerts par un nombre très limité de câblodiffuseurs qui n'offrent pas de services de programmation. La loi pourrait s'appliquer à ce type d'activités menées par une entreprise de radiodiffusion, mais je suppose que le ministre a souligné qu'il s'agit d'un secteur où—

**Le sénateur Spivak:** Il allait l'exclure.

**M. Sherman:**—le pouvoir d'exemption pourrait s'appliquer.

**Le sénateur Spivak:** Je comprends.

Vous avez dit que cette loi permettait d'appliquer une réglementation axée sur la limitation des coûts. Selon d'autres témoins, la *Telecommunications Workers Union* aurait laissé entendre qu'aux États-Unis, où l'on a créé la limitation des prix, la qualité du service téléphonique avait diminué, les coûts des services locaux avaient augmenté, les profits des compagnies de téléphone avaient grimpé en flèche et des milliers de travailleurs avaient perdu leur emploi. J'aimerais que vous nous parliez de ces changements, puisque vous avez affirmé que la loi pourrait les entraîner.

**M. Sherman:** Eh bien, vous avez raison: la loi permet au Conseil de prendre des décisions au sujet du type de réglementation imposé à une entreprise, qu'il s'agisse d'un taux de rendement fondé sur les tarifs, de la limitation des prix, de mesures incitatives ou d'autres facteurs. Aux États-Unis et au Canada, des discussions et des études continues portent sur

[Text]

to the relative merits of one or another. Mr. Scott has delivered papers at seminars on the subject of price cap regulation.

The commission has never adopted a posture that favours price cap regulation. We believe that it is certainly worthy of exploration and consideration, but we have not ever adopted a posture that favours price cap regulation over the existing type of regulation, rate-based rate of return.

What the Telecommunications Workers Union had to say about the situation in the United States is certainly their right, but it is one argument in an ongoing debate. I can assure you there are others in jurisdictions such as New York, where they have tried price cap regulation, where the advocates of it say that it is a very salutary and beneficial form of regulation because it provides more of an incentive for efficiency on the carrier's part than rate-based rate of return regulation does. There is an ongoing debate.

The TWU takes a position. I could take the opposite position. The jury is out as far as the commission is concerned. We have not been pressured by any of the carriers under our regulation, not to any significant degree, to go to price cap regulation.

**Professor Janisch:** I wonder if I could take you back to forbearance and Clause 39. This has been a central matter for this committee, and we have heard many witnesses on Clause 39. A number of them have said that the forbearance provision of Clause 39 is not broad enough, that it talks in terms of limited competition.

When you look at Clause 39, it talks in terms of allowing the commission to forbear from regulation where it believes that the class of services will be subject to a degree of competition, sufficient to ensure just and reasonable rates and prevent unjust discrimination and undue or unreasonable preference or disadvantage.

Some have commented on the fact that seems to be competition only to achieve monopoly objectives, that those are the exact objectives that we have always had for monopoly regulation. It seems that there might be a contrast between the relatively narrow basis for forbearance in Clause 39 when compared with the aspirations that are reflected in Clause 7. In Clause 7, there is stated as an objective of Canadian telecommunications policy increased reliance on market forces for the provision of telecommunications services. That reference to

[Traduction]

les avantages respectifs de ces secteurs. M. Scott a présenté des documents à l'occasion de séminaires sur la réglementation des limites de prix.

Le Conseil n'a jamais adopté une position favorisant la réglementation axée sur la limitation des prix. À notre avis, elle mérite sûrement d'être étudiée et envisagée; cependant, nous n'avons jamais adopté de position privilégiant une réglementation axée sur la limitation des prix par rapport au type existant de réglementation, le taux de rendement en fonction des tarifs.

La *Telecommunications Workers Union* était sûrement en droit de s'exprimer au sujet de la situation aux États-Unis; ces remarques ne sont toutefois qu'un élément d'un débat continu. Je peux vous assurer que dans d'autres territoires, notamment à New York, où l'on a fait l'essai d'une réglementation axée sur la limitation des prix, les défenseurs de ce type de réglementation affirment qu'il est très favorable et avantageux, puisqu'il incite davantage l'entreprise à faire preuve d'efficacité que la réglementation axée sur le taux de rendement en fonction des tarifs. Cette question fait l'objet d'un débat continu.

La TWU adopte une position. Je pourrais adopter la position opposée. En ce qui concerne le Conseil, le jury est sorti. Aucune des entreprises visées par notre réglementation n'a exercé de pression sur nous, du moins aucune pression importante, pour nous faire adopter une réglementation axée sur la limitation des prix.

**M. Janisch:** J'aimerais revenir à l'abstention et à l'article 39. Cet article a représenté une question centrale pour votre comité, et nous avons entendu de nombreux témoignages à ce sujet. Un certain nombre de témoins ont affirmé que la disposition relative à l'abstention de l'application de règlements prévue à l'article 39 n'était pas suffisamment large et qu'elle était formulée du point de vue d'une concurrence limitée.

Dans l'article 39, on fait allusion à l'autorisation du Conseil de s'abstenir d'appliquer la réglementation lorsque, selon lui, la catégorie de services suscitera un certain degré de concurrence suffisant à garantir l'établissement de tarifs justes et raisonnables et prévenir toute discrimination, toute préférence ou tout désavantage injuste, indu ou déraisonnable.

Selon certains témoins, il semblerait que la concurrence existe uniquement pour permettre de réaliser les objectifs d'un monopole, et ce sont là les objectifs précis que nous avons toujours cherché à atteindre pour la réglementation liée à un monopole. Il pourrait apparemment y avoir une distinction entre le fondement plutôt restreint de l'abstention prévue à l'article 39 et les objectifs énoncés à l'article 7. Un encouragement du libre jeu du marché pour la prestation de services de télécommunications compte parmi les objectifs de la politique



[Text]

market forces appears to be to a much broader concept of competition.

Therefore, I have two questions. One is with specific reference to Clause 39: Would the commission not be interested in having that opened up, as many witnesses before this committee have suggested?

Second, does the commission feel that there might be some tension between the rather open language of market forces in Clause 7, but the relatively restricted power of forbearance given under Clause 39 which keeps talking about just and reasonable rates and unjust discrimination?

**Mr. Sherman:** We have been very interested in the comments made on this subject in line with the dichotomy and the differences you suggested. It has been argued in some cases that the power should not exist or be further restricted, or that the commission should be required to forbear in competitive markets. Unitel proposed the commission be required to take into account the potential for cross-subsidization of competitive services for monopoly-provided services. Stentor suggested the commission be required to forbear in a situation where there is a degree of competition. What we feel—

**Professor Janisch:** Stentor specifically talks of forbearance in the context of removing. In its proposed legislative provisions it submitted to us, it would remove that clause that I emphasized in my question you to. Stentor is doing a little bit more than saying that it wants more forbearance. It is saying it wants genuine competition. Is that not perhaps something that should be taken into account?

**Mr. Sherman:** I am not clear that we are convinced that what Stentor is saying is that it wants genuine competition in the context in which you propose it. Perhaps I need a little further explanation from you on that point. Our interpretation of what has been said on both sides of this subject is that the positions have been quite subjective and related to specific agendas by one party or another, depending on what they will foresee as the benefits and disadvantages of forbearance for them.

In looking at the proposed section, we have concluded that it has been well drafted. It achieves a balance that enables the commission to make determinations on the basis that there is sufficient competition and that there is no cross-subsidization from monopoly services to competitive services.

It also provides that if the commission is not satisfied that there is sufficient competition but feels that with respect to some of the other practices such as cross-subsidization for monopoly services are concerned, that they can or cannot be

[Traduction]

canadienne de télécommunications énumérés à l'article 7. Cette allusion au libre jeu du marché semble constituer une notion de concurrence beaucoup plus large.

J'ai donc deux questions à poser. La première touche précisément l'article 39: le Conseil ne serait-il pas intéressé à l'élargir, comme de nombreux témoins l'ont proposé à votre Comité?

Ma seconde question est la suivante: le Conseil juge-t-il que certaines tensions pourraient exister entre le langage plutôt large utilisé relativement au libre jeu du marché dans l'article 7 et le pouvoir d'abstention relativement restreint prévu à l'article 39, où il est question à maintes reprises de tarifs justes et raisonnables et de discrimination injuste?

**M. Sherman:** Les remarques formulées à ce sujet et relativement aux divisions et aux différences dont vous avez parlé nous ont beaucoup intéressés. Certains ont proposé de ne pas attribuer le pouvoir ou de le restreindre davantage, ou encore d'obliger le Conseil à s'abstenir d'appliquer des règlements dans des marchés concurrentiels. Unitel a proposé que l'on oblige le Conseil à tenir compte de la possibilité d'interfinancement des services concurrentiels à des services fournis par un monopole. Stentor a proposé d'obliger le Conseil à s'abstenir d'appliquer des règlements dans un marché qui suscite un certain degré de concurrence. À notre avis—

**M. Janisch:** Stentor parle précisément de l'abstention dans un contexte où on l'éliminerait. Dans les dispositions législatives qu'il nous a proposées, il éliminerait l'article que j'ai soulevé dans ma question. Stentor ne se limite pas à simplement demander une abstention accrue. Il demande une concurrence réelle. Ne devrait-on pas tenir compte de cette question?

**M. Sherman:** Je ne suis pas convaincu que Stentor exprime un désir de voir une concurrence réelle dans le contexte que vous proposez. Vous devriez peut-être m'expliquer un peu plus cette question. Votre interprétation des deux points de vue exprimés à ce sujet est la suivante: les opinions se sont révélées très subjectives et reliées aux programmes respectifs des parties concernées, selon les avantages et les inconvénients auxquels ils s'attendent en ce qui a trait à l'abstention de l'application de règlements.

Après avoir étudié l'article proposé, nous avons conclu qu'il était bien rédigé. On y obtient un équilibre permettant au Conseil de prendre des décisions fondées sur la présence d'une concurrence suffisante et l'absence du transfert de subventions entre des services fournis par un monopole et des services concurrentiels.

On y prévoit aussi que si le Conseil ne juge pas que la concurrence est suffisante, mais que certaines autres pratiques, notamment le transfert de subventions accordées pour des services fournis par un monopole, peuvent être empêchées ou

[Text]

prevented with regulation, the commission can maintain certain elements of regulation while forbearing with respect to others. We feel the section achieves a balance between the two extremes. I do not know whether that gets at the heart of your question or not.

**Professor Janisch:** Is the extreme of full competition therefore unacceptable to the commission?

**Mr. Sherman:** No. The extreme of full competition is certainly not unacceptable.

**Professor Janisch:** But would not the forbearance clause that allows you, over time, to steer between those two positions be the most desirable and give you greater flexibility?

**Mr. Sherman:** If I look at Clause 7 on Canadian telecommunications policy, that certainly would apply to the commission. The objectives that are outlined there apply to the commission, and we want a further reliance on market forces for the provision of telecommunications services, but we also have to observe the mandate we have to ensure rates are just and reasonable and there is no cross-subsidy. Section 7 does not say that the service or class necessarily is subject to a degree of competition.

It says that the service or class is or will be subject to a degree of competition that is sufficient.

So we can pursue our position of supporting the section as it is written without being guilty of taking a position that would be hostile to your proposal of full and outright competition. I think we can do the two through the section as worded.

**Professor Janisch:** Are you reading "prevent unjust discrimination" as referring specifically to the issue of cross-subsidization? So as long as there is no cross-subsidization, then you can allow a fuller degree of competition.

**Mr. Sherman:** Not necessarily and not exclusively.

**Professor Janisch:** Is there not a lot of unjust discrimination in competition? Are not competitive markets inherently discriminatory?

**Mr. Sherman:** Why it is unjust? There certainly is discrimination, but it would not necessarily be unjust.

**The Chairman:** Mr. Sherman, thank you for being so kind as to come back. You have told us that something is going to happen in the season and you have given us more details. You have also helped us with all of the areas that are of trouble to us, particularly the area discussed by Senator Sylvain in relation to going back and forth between the department and the agency.

[Traduction]

non à l'aide de la réglementation, il peut préserver certains éléments de la réglementation, tout en s'abstenant d'en appliquer certains autres. À notre avis, l'article permet d'établir un équilibre entre les deux situations extrêmes. J'ignore si cette explication répond ou non à l'essentiel de votre question.

**M. Janisch:** Le cas extrême d'une pleine concurrence est-il donc inadmissible pour le Conseil?

**M. Sherman:** Non. Le cas extrême d'une pleine concurrence n'est sûrement pas inadmissible.

**M. Janisch:** L'article relatif à l'abstention de l'application de règlements, qui permet, avec le temps, d'éviter ces deux situations, ne représenterait-il toutefois pas la solution la plus souhaitable et celle qui conférerait la plus grande souplesse?

**M. Sherman:** Si j'examine l'article 7 portant sur les politiques canadiennes en matière de télécommunications, je constate qu'il s'appliquerait sûrement au Conseil. Les objectifs qui y sont établis s'appliquent au Conseil. Nous demandons en outre un libre jeu accru du marché pour la prestation de services de télécommunications; nous devons cependant aussi respecter notre mandat de veiller à l'application de tarifs justes et raisonnables et à l'absence d'interfinancement. L'article 7 ne prévoit pas que le service ou la catégorie de service fasse nécessairement l'objet d'un degré quelconque de concurrence.

On y prévoit que le service ou la catégorie de services fait ou fera l'objet d'une concurrence suffisante.

Nous pouvons donc continuer d'appuyer l'article tel qu'il est rédigé sans nous sentir coupables ni adopter de position hostile à votre proposition d'une concurrence totale et directe. À mon avis, l'article, tel qu'il est rédigé, permet ces deux types de concurrence.

**M. Janisch:** Selon vous, le fait de «prévenir toute discrimination injuste» s'applique-t-il expressément au transfert de subvention? Donc, du moment qu'il ne se fait aucun transfert de subvention, on peut autoriser une concurrence plus complète.

**M. Sherman:** Pas nécessairement ni exclusivement.

**M. Janisch:** La concurrence ne donne-t-elle pas lieu à beaucoup de discrimination injuste? Les marchés concurrentiels ne sont-ils pas intrinsèquement discriminatoires?

**M. Sherman:** Pourquoi précise-t-on une discrimination injuste? Il y a sûrement de la discrimination, mais elle n'est pas nécessairement injuste.

**Le président:** Monsieur Sherman, merci d'avoir eu la gentillesse de revenir. Vous nous avez dit qu'il se passerait quelque chose durant la saison, et vous nous avez fourni plus de renseignements à ce sujet. Vous nous avez aussi aidés à comprendre les questions qui nous posent problème, particulièrement celles dont a parlé le sénateur Sylvain et qui touchent l'aller-retour continu entre le ministère et l'organisme.



[Text]

**Mr. Sherman:** Thank you very much. The commission appreciates the opportunity to participate in this process on this very important piece of legislation.

**The Chairman:** It is 7 o'clock and the minister is here, but we will take a short break. In 10 minutes' time, we will hear the minister.

Welcome, Mr. Minister. We are delighted that you are able to join us tonight. We have had another busy day. We have had officials from NAFTA; and Mr. Sherman and officials from CRTC. At the beginning of the CRTC presentation I thanked Mr. Sherman, on behalf of the committee, for not only agreeing to return for the second time, but also for carrying through on his undertaking to answer the written questions that we had sent to the Commission. The final answers to the written questions arrived today and we circulated them to the committee.

I also want to extend to you the thanks of the committee for all the answers to the written questions that we sent in. We appreciate your returning as the last witness, having heard all the other witnesses, to give us your overview and ideas on where we may be going with the legislation.

**The Honourable Perrin Beatty, Minister of Communications:** Thank you very much, Mr. Chairman, and let me thank the committee for having me back again.

It is difficult to believe that it was only a little over month ago that I met with you last concerning Bill C-62. Since then, you have conducted an exemplary series of hearings involving a broad and impressive range of witnesses: the provinces; the major telecommunications carriers; the resellers; and the major user groups, including both the business and consumers sectors.

It is a measure of the importance of this bill that such a broad spectrum of interested parties has appeared before the committee, and I commend you on your hard work. You have achieved much in a short time.

I would like to thank you for your efforts, which have been nothing short of outstanding. Specifically, you are helping us to clarify and differentiate between the genuine and the superficial concerns that have been expressed about Bill C-62, which will allow us to make real improvements to the bill, and to bring it to fruition more quickly.

I see the results of your work in very practical terms—some of the concerns that we are hearing about the bill are not substantive in nature; they are peripheral, designed not to tear down the walls and rebuild, but simply to replace the wallpaper. Committees that are less committed and focused might easily be diverted by not clearly discerning the difference. By

[Traduction]

**M. Sherman:** Merci beaucoup. Le Conseil apprécie l'occasion qu'on lui a fournie de participer aux discussions relatives à ce document législatif très important.

**Le président:** Il est maintenant 19 h, et le Ministre est arrivé. Nous prendrons toutefois une courte pause. Dans 10 minutes, nous entendrons le témoignage du Ministre.

Bienvenue, Monsieur le Ministre. Nous sommes ravis que vous ayez pu participer à nos discussions ce soir. Nous avons eu une autre journée chargée. Nous avons entendu des représentants officiels de l'ALENA, ainsi que le témoignage de M. Sherman et de cadres supérieurs du CRTC. Au début des témoignages des représentants du CRTC, j'ai remercié M. Sherman, au nom du Comité, non seulement d'avoir accepté de revenir témoigner, mais aussi de s'être assuré de répondre au questionnaire que nous avions envoyé au Conseil. Nous avons reçu aujourd'hui les réponses finales au questionnaire et les avons distribuées aux membres du Comité.

J'aimerais aussi vous remercier, de la part du Comité, de toutes les réponses que vous avez fournies à nos questions. Nous sommes heureux de vous accueillir de nouveau et d'entendre vos impressions et vos idées sur l'ensemble des témoignages, ainsi que vos propositions quant aux décisions que nous pourrions prendre au sujet du projet de loi.

**M. Perrin Beatty, ministre des Communications:** Merci beaucoup, Monsieur le Président; j'aimerais remercier le Comité de m'accueillir de nouveau.

On a peine à croire que nos dernières discussions au sujet du projet de loi C-62 remontent à tout juste un peu plus d'un mois. Depuis, vous avez effectué une série d'audiences exemplaires, auxquelles a participé un éventail impressionnant de témoins: des représentants des provinces et des principales entreprises de télécommunications, les revendeurs et les principaux groupes d'usagers, y compris les secteurs de l'entreprise et des consommateurs.

La présence d'un aussi large éventail de parties intéressées devant votre Comité dénote l'importance du projet de loi; je vous félicite de votre bon travail. Vous avez accompli beaucoup en peu de temps.

Je tiens à vous remercier de vos efforts exceptionnels. Vous nous aidez particulièrement à préciser les diverses préoccupations exprimées au sujet du projet de loi C-62 et à distinguer les problèmes réels des problèmes superficiels; ces précisions nous permettront d'apporter de vraies améliorations au projet de loi et de le rendre efficace plus rapidement.

J'étudie les résultats de vos travaux d'un point de vue très pratique—certaines des préoccupations exprimées au sujet du projet de loi sont mineures; elles sont périphériques et ne supposent pas une reconstruction, mais une simple rénovation mineure. Certains comités moins engagés et moins soucieux de leurs objectifs, incapables de discerner clairement la diffé-

*[Text]*

keeping the issues focused, you are helping us to move closer to legislation which will keep Canada's telecommunications industry at the forefront of global developments.

You will recall that as you entered into the hearings, fears were expressed by some that Bill C-62 represented a kind of power grab by the federal government. Testimony before the committee has clearly shown this not true. The bill deals only with companies under federal jurisdiction and creates major new opportunities for provincial involvement in setting the course for our Canadian industry.

Nevertheless, regarding a new telecommunications bill, some may still ask, "Why now?" The answers are simple and compelling.

First, Canada wants action. Three years ago, the Supreme Court ruled that the members of Telecom Canada fell within the federal jurisdiction. Since then, six out of seven provinces affected by that decision have signed agreements with the federal government on telecommunications. That is close to 90 per cent agreement.

Those agreements form the building blocks for this legislation. They leave us with a clear responsibility to complete the job and to live up to those federal-provincial agreements by moving ahead with Bill C-62.

Second, Canada needs this legislation. Virtually all sectors and regions of the country have told us so. The conclusion of business, of think-tanks, and of government studies alike has been that a modern and efficient framework is crucial to Canada's competitiveness in telecommunications.

The fact is that, right now, we do not have such modern and efficient legislation. The Railway Act has regulated our telecommunications industry for almost 90 years, dating back to 1908. It was designed for railways and slow-moving, small scattered markets. It presents awkward, time-consuming regulatory obstacles to a modern market that demands the quickest means possible to identify and seize new opportunities.

It is bizarre, Mr. Chairman, that we would not be regulating the railways under the Railway Act because it was considered too obsolete for that; but instead we regulate the most modern and efficient industry that we have in Canada, the telecommunications industry.

Le moment est bien choisi de miser sur nos points forts, d'autant plus que la récession se termine. Qu'est-ce qui mène la reprise économique? Ce sont les nouvelles industries avec,

*[Traduction]*

rence, pourraient facilement se laisser distraire. En veillant à l'orientation des discussions, vous nous aidez à nous rapprocher d'une loi qui permettra à l'industrie canadienne des télécommunications de demeurer à l'avant-garde du progrès mondial.

Vous vous souviendrez que, lorsque vous avez amorcé les audiences, certains disaient craindre que le projet de loi C-62 ne permette au gouvernement fédéral de s'emparer du pouvoir. Les témoignages entendus par votre Comité ont clairement démenti ces craintes. Le projet de loi vise uniquement les entreprises relevant de la compétence fédérale et crée des possibilités importantes pour une participation provinciale à la direction de notre industrie canadienne.

Néanmoins, certains pourraient toujours demander pourquoi l'on devrait maintenant adopter un projet de loi sur les télécommunications. Les réponses sont simples et probantes.

Premièrement, les Canadiens veulent que l'on agisse. Il y a trois ans, la Cour suprême a décidé que les membres de Telecom Canada relevaient de la compétence fédérale. Depuis, des sept provinces touchées par cette décision, six ont signé des accords relatifs aux télécommunications avec le gouvernement fédéral. Cet accord vise donc près de 90 p. 100 des membres.

Ces accords constituent la base du projet de loi. Pratiquement tous les secteurs et toutes les régions du pays nous l'ont affirmé.

Les entreprises, les études gouvernementales et les groupes de réflexion sont tous arrivés à la même conclusion: une structure moderne et efficiente est essentielle à la compétitivité du Canada dans le secteur des télécommunications.

Le fait est qu'à l'heure actuelle nous ne disposons pas de ce genre de loi moderne et efficiente. Depuis 1908, c'est-à-dire depuis près de 90 ans, notre industrie des télécommunications est régie par la *Loi sur les chemins de fer*. Cette loi a été conçue pour les chemins de fer et les petits marchés isolés peu évolutifs. La réglementation qu'elle prévoit pose des obstacles fastidieux et encombrants à un marché moderne qui exige les moyens les plus rapides possible de cerner et de saisir les occasions nouvelles.

C'est étrange, Monsieur le Président, que nous ayons choisi de ne pas appliquer la *Loi sur les chemins de fer* aux chemins de fer, du fait qu'on la jugeait désuète pour ce secteur; cependant, nous l'utilisons plutôt pour réglementer l'industrie la plus moderne et efficiente qui soit au Canada: l'industrie des télécommunications.

This is the right time to build on our strengths, especially with the recession coming to an end. What is powering our economic recovery? The new industries, with, in the lead,



*[Text]*

en tête, les télécommunications. Ce sont en effet ces industries qui offrent le plus de débouchés au chapitre de l'emploi et qui promettent le meilleur avenir pour notre pays.

Prenons l'exemple du Québec, où les industries axées sur les ressources sont en déclin: les télécommunications ont grandement contribué à la reprise, les exportations québécoises en la matière ayant fait un bond de 19 pour cent l'an dernier.

Troisièmement, le Canada est prêt à accueillir la nouvelle loi. La conjoncture s'y prête bien. Le projet de loi C-62 ne sera adopté qu'après la publication des propositions constitutionnelles, et il sera toujours possible de le modifier en conséquence, s'il y a lieu. Il ne faut pas que l'existence d'autres dossiers importants interdise l'adoption d'une loi sur les télécommunications aussi efficace qu'opportune. Quoi que nous réserve l'avenir, notre pays aura besoin d'un fondement législatif solide pour protéger sa compétitivité dans le secteur des télécommunications, tant chez nous qu'à l'échelle internationale.

Before discussing specific concerns about Bill C-62, it is worthwhile to recapitulate three of the objectives of the legislation: to maintain and increase the competitiveness of Canada's telecommunications industry, nationally and internationally; promote Canadian ownership and control of telecommunications common carriers; and guarantee Canadians access to reliable and affordable telecommunications services.

We must move decisively to consolidate and build on the strengths of Canada's telecommunications industry. I am open to any suggestions for strengthening the bill, and many good, usable ideas have indeed come forward. I have also listened carefully to the criticisms. What stands out clearly from your hearings, however, is that Bill C-62 will play a crucial role in achieving economic progress.

I am pleased that there has been thoughtful criticism of some of its specific provisions, because constructive proposals for change will help us to strengthen the legislation.

First, there is one general matter that needs to be addressed, that is the amount of discretion associated with the powers present in the bill. These powers include those of the CRTC, the Governor in Council, and the Minister.

In drafting Bill C-62, we were very conscious of the discretion that was being given. With an uncertain future facing us, both constitutionally and economically, we wanted to retain flexibility to ensure that the legislation would remain effective for the long term.

Such flexibility was a major strength of the Railway Act which, until recently, has been an effective tool for the regula-

*[Traduction]*

telecommunications. These are the industries that are offering the most jobs and that are promising a brighter future for our country.

Take Quebec, for example, where the resource industries are in decline: telecommunications have contributed greatly to the recovery there, with Quebec exports in this field jumping by 19 per cent last year.

Third, Canada is ready for this new legislation. The circumstances are right. Bill C-62 will not be passed until after the publication of the constitutional proposals, and it will always be possible to amend it to reflect them, if necessary. We must not let the existence of other important issues prevent passage of telecommunications legislation that is as effective as it is timely. Whatever the future holds for us, our country will need a solid legislative foundation to protect its competitiveness in the telecommunications sector, both at home and abroad.

Avant de discuter des préoccupations précises relatives au projet de loi C-62, il vaut la peine de rappeler trois des objectifs de la loi: maintenir et accroître la compétitivité, sur les plans national et international, des télécommunications canadiennes, promouvoir l'accession à la propriété d'entreprise de télécommunications, et à leur contrôle, par des Canadiens, garantir l'accès des Canadiens à des services de télécommunications sûrs et abordables.

Nous devons nous employer résolument à renforcer et à élargir les piliers de l'industrie des télécommunications canadiennes. Je suis réceptif à toute proposition susceptible de renforcer le projet de loi; bien des idées valables et réalisables ont effectivement été formulées. J'ai également été attentif aux critiques. Il ressort toutefois clairement de vos audiences que le projet de loi C-62 jouera un rôle primordial dans le progrès économique.

J'apprécie que certaines dispositions précises aient suscité des critiques réfléchies: des propositions de changement constructives nous aideront à renforcer le projet de loi.

Il faut d'abord régler une question générale: l'étendue des pouvoirs discrétionnaires prévus dans le projet de loi. Ces pouvoirs sont attribués notamment au CRTC, au gouverneur en conseil et au Ministre.

Au cours de la rédaction du projet de loi C-62, nous étions très conscients des pouvoirs discrétionnaires attribués. Étant donné l'avenir incertain qui se dessinait devant nous, des points de vue constitutionnel et économique, nous voulions préserver une certaine souplesse garantissant l'efficacité de la loi à long terme.

Ce genre de souplesse était l'un des principaux atouts de la *Loi sur les chemins de fer*, laquelle, jusqu'à récemment, s'est

[Text]

tion of Canada's telecommunications industry. Similarly, it would be prudent to retain substantial flexibility in this legislation.

As I said to you last month, the telecommunications industry is ever and rapidly changing. It would be unreasonable to expect legislation based exclusively on present circumstances, could deal with future realities, whatever they may be.

There are four aspects of Bill C-62 that have drawn comment from virtually all of the witnesses.

First, there is the issue of the ministerial licensing regime, which has drawn by far the most comment.

The goal of the legislation is not to have the power to licence for its own sake, but rather to have a tool to achieve other purposes such as maintaining Canadian ownership, delineating service areas and implementing federal-provincial agreements.

The issue of the ministerial licensing regime is peripheral to the legislation itself. I have heard it suggested that the CRTC might appropriately be accorded responsibility for the licence regime. My main concern is not to expand the powers of the minister, but to be able to implement the important policy elements in the bill.

As a former co-chair of the Standing Joint Committee on Regulations and Other Statutory Instruments, the last thing I want is unfettered discretion or delegated powers which go beyond what is strictly necessary.

I am open to other specific suggestions for improving the licensing regime. I expect and welcome the committee's input.

One contentious part of the licensing regime is the unlimited ability to establish license conditions. The suggestion has been made that we could modify that aspect of the legislation by limiting conditions to those specifying the services that may be offered and the time frame in which the services will be made available. I will be glad to hear the committee's recommendations.

The second major area of interest is the forbearance power. It is arguably the most important new power to be implemented by the act. It accords the CRTC the power to forbear, abstain from, exercising its usual regulatory powers in certain cases. The purpose of forbearance is to provide a level playing field for Canadian carriers where there is sufficient competition to protect the interests of users.

You will recall that most groups appearing before your committee have welcomed the forbearance power. However,

[Traduction]

révélée un outil efficace pour la réglementation de l'industrie des télécommunications canadiennes. De même, il serait prudent de préserver une souplesse considérable dans le projet de loi.

Comme je vous l'ai dit le mois dernier, l'industrie des télécommunications évolue constamment et rapidement. Il serait déraisonnable de s'attendre à ce qu'une loi fondée exclusivement sur les circonstances actuelles puisse permettre de composer avec les réalités futures, quelles qu'elles soient.

Quatre facettes du projet de loi C-62 ont suscité des commentaires de pratiquement tous les témoins.

D'abord, le régime d'attribution de licence ministérielle a fait l'objet de la plupart des remarques.

A l'aide du projet de loi, nous ne visons pas à nous attribuer le pouvoir d'octroyer les licences, mais à fournir un outil permettant de réaliser d'autres objectifs, notamment le maintien de la propriété canadienne, la définition de secteur de service et l'application d'accords fédéraux-provinciaux.

Le régime d'attribution de licence ministérielle est une question connexe du projet de loi en soi. J'ai entendu une proposition selon laquelle il pourrait convenir de conférer la responsabilité du régime d'attribution de licence au CRTC. Ce n'est pas l'expansion des pouvoirs du Ministre qui me préoccupe avant tout, mais la capacité d'appliquer les politiques importantes prévues dans le projet de loi.

En tant qu'ancien co-président du Comité mixte permanent de l'examen des règlements et autres textes réglementaires, je ne veux surtout pas que l'on attribue des pouvoirs discrétionnaires arbitraires au delà du strict nécessaire.

J'accepterai toute autre proposition précise permettant d'améliorer le régime d'attribution de licence. J'invite les membres du Comité à formuler leurs commentaires.

La capacité illimitée d'établir des conditions relatives aux licences constitue une partie litigieuse du régime d'attribution de licence. On a proposé de modifier cette facette du projet de loi en limitant les conditions à celles qui précisent les services pouvant être offerts et le délai dans lequel les services seront fournis. Je serai heureux d'entendre les recommandations des membres du Comité.

Le pouvoir d'abstention représente le deuxième secteur d'intérêt majeur. Il s'agit là sans doute du plus important des nouveaux pouvoirs prévus dans la loi. Ce pouvoir accordé au CRTC permet à ce dernier de s'abstenir d'exercer, dans certains cas, ses pouvoirs de réglementation habituels. L'abstention vise à fournir un terrain neutre où les entreprises canadiennes s'opposent une concurrence suffisante pour protéger les intérêts des usagers.

Vous vous souviendrez que la plupart des groupes qui ont témoigné devant votre Comité ont accueilli favorablement le



*[Text]*

the carriers—specifically the telephone companies—would prefer that the power be somewhat broader in application. For their part, some of their competitors have indicated that they believe that there is a need for the CRTC to consider the impact of competition prior to forbearing.

In particular, it has been suggested that the CRTC should be required to consider the potential for anti-competitive activity by dominant carriers; that there should be a preference for forbearance in competitive situations; and that there should be the possibility of forbearance even in non-competitive situations if the CRTC is satisfied that subscribers and others will be protected by other means. I am receptive to these comments and will welcome your views on the appropriate scope of the forbearance power.

Many witnesses have referred to the objective section of Bill C-62. Saskatchewan, in particular, has specifically expressed concerns that in the future the government might not remain sensitive to regional interests. That is precisely why the government took the time and effort to conclude the series of agreements with the provinces. The act clearly requires that a province be consulted when the government's activities will significantly affect the primary telecommunications common carrier in the province, or a carrier operating principally in the province. It may be appropriate, however, to create a mechanism where the provinces will be able to help decide when consultation is indeed warranted.

Même si je suis d'avis que les dispositions actuelles du projet de loi permettront de tenir suffisamment compte des besoins des régions, je veux que celui-ci soit limpide à cet égard et demeure toujours défendable. Je compte sur votre comité pour proposer quelques modifications afin de renforcer les dispositions relatives aux besoins régionaux.

L'une des critiques les plus utiles formulées à l'endroit de ce projet de loi voulait que le gouvernement ait l'intention, pour une raison ou pour une autre, de réglementer les entreprises de télécommunication et de miner le pouvoir des provinces en matière de culture. Le mot "culture" peut être retiré de la section de la loi relative aux objectifs, si cela peut dissiper toute inquiétude. Il en va de même pour le mot "politique".

La définition d'"entreprise de télécommunication" est le quatrième sujet qui nous préoccupe. Il faut éviter toute ambiguïté et distinguer nettement les propriétaires de réseaux des exploitants de services de télécommunication, notamment en ce qui a trait à leurs responsabilités respectives. Par exemple, qui a la responsabilité de réparer une ligne téléphonique défectueuse? Le propriétaire du matériel ou le revendeur, qui loue et donc "exploite" la ligne?

*[Traduction]*

pouvoir d'abstention. Cependant, les entreprises—particulièrement les compagnies de téléphone—préféreraient que l'application du pouvoir soit quelque peu élargie. Certains de leurs concurrents ont, pour leur part, signalé qu'à leur avis le CRTC doit étudier les conséquences de la concurrence avant d'exercer son pouvoir d'abstention.

En particulier, on a proposé d'obliger le CRTC à tenir compte des activités des principales entreprises susceptibles de nuire à la concurrence, du fait que l'on devrait privilégier l'abstention dans des situations concurrentielles et, enfin, de prévoir qu'il soit même possible de s'abstenir dans des situations non concurrentielles, si le CRTC juge que les abonnés et les autres intéressés seront protégés autrement. Je tiens compte de ces remarques et vous invite à vous exprimer sur la portée appropriée du pouvoir d'abstention.

Bien des témoins ont fait allusion aux objectifs du projet de loi C-62. Les représentants de la Saskatchewan, en particulier, ont expressément affirmé craindre qu'à l'avenir le gouvernement ne demeure pas réceptif aux intérêts régionaux. C'est précisément pour cette raison que le gouvernement a consacré son temps et son énergie à conclure la série d'accords avec les provinces. La loi exige clairement que la province concernée soit consultée si les activités du gouvernement doivent avoir des conséquences importantes sur la principale entreprise de télécommunications de la province ou sur une entreprise oeuvrant principalement dans cette province. Toutefois, il y aurait peut-être lieu de créer un mécanisme permettant aux provinces d'aider à déterminer si une consultation est en fait justifiée.

I personally think that the provisions of the Bill as it stands will allow us to take regional interests sufficiently into account, but I want the Bill to be transparently clear in this respect, and fully defensible. I am counting on your Committee to propose amendments that will help to reinforce the provisions on regional interests.

One of the most useful criticisms formulated about this Bill was to the effect that the government intended, for some reason or another, to regulate telecommunications common carriers and to undermine the provinces' powers in the area of culture. The references to «culture» could be removed from the part of the Bill that deals with objectives, if that would dissipate any apprehension. The same applies to the word «policy».

The definition of a «telecommunications common carrier» is the fourth subject that concerns us. Any ambiguity must be avoided. There must be a clear distinction between owners and operators of telecommunications services, especially with regard to their respective responsibilities. For example, who is responsible for repairing a defective telephone line? The owner of the equipment, or the reseller, who leases and thus «operates» the line?

*[Text]*

The existing definition is designed to prevent facility-based carriers from finding loopholes to avoid regulation. However, that definition may be too broad, leaving the resellers exposed, in turn, to a very indecisive interpretation by the courts.

The courts have not ruled on the issue of whether resellers "operate" the facilities they lease from facilities-based carriers. We will look at alternative formulas, given the range of powers available under Bill C-62. I welcome your suggestions.

It is important to keep in mind two major principles guiding the bill: we want to open up the Canadian telecommunications market through a policy that applies to the whole country and is administered by a single regulatory agency, but which respects provincial and regional needs and interests; second, we want to establish a more flexible regulatory framework, in keeping with the dynamic nature of the telecommunications industry.

I am delighted that, almost without exception, witnesses have supported those goals. Their strong endorsements of the principles underlying the legislation has been extremely welcome. I look forward to responding to any questions you have. I am open to suggestions to improve the bill, provided the basic principles are preserved. We will make those improvements following second reading in the House of Commons when the bill is before committee. Because of the very broad public participation before this committee, and the very thorough and expeditious review you have made of such a complex and important issue, I believe that we will be able to significantly reduce the amount of time required for study by the House of Commons.

I hope that each of you is aware of the importance of your work on this legislation. A modern, efficient telecommunications system, supported by equally up-to-date and effective legislation, will help to open the door to a future in which Canada will enjoy greater opportunities and prosperity. You have my respect, my ongoing support and my sincere thanks for sharing this commitment to a stronger Canada.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister. It was, as usual, a very helpful and thoughtful piece.

Senator Spivak has to leave to go to another meeting, so I would like to turn to her first.

**Senator Spivak:** Mr. Minister, one of the four areas you list here that our witnesses have brought up in their appearances before the committee was the question of objectives. You comment on the very important question of regional sensitivity. My impression from the witnesses is that many of them felt that the objectives section sends mixed messages in

*[Traduction]*

La définition existante vise à empêcher que des entreprises exploitant des installations trouvent des moyens de contourner la réglementation. Cette définition pourrait cependant être trop large et rendre les revendeurs, à leur tour, vulnérables à des interprétations très vagues par les tribunaux.

Les tribunaux n'ont pas déterminé si les revendeurs «exploitaient» ou non les installations louées auprès des entreprises exploitant des installations. Nous étudierons des formules de rechange, compte tenu de l'éventail de pouvoirs fournis par le projet de loi C-62. J'attends vos propositions.

Il est important de se rappeler deux principes majeurs qui orientent le projet de loi: nous voulons rendre le marché canadien des télécommunications plus accessible à l'aide d'une politique appliquée à l'ensemble du pays et administrée par un organisme de réglementation unique, dans laquelle on respecte toutefois les besoins et les intérêts provinciaux et régionaux; nous voulons aussi établir une structure élémentaire plus souple conforme à la nature dynamique de l'industrie des télécommunications.

Je suis ravi de voir que presque tous les témoins ont appuyé ces objectifs. L'appui solide des témoins à l'égard des principes sous-jacents du projet de loi est plus que bienvenu. J'ai hâte de répondre à vos questions. J'accepterai toute proposition susceptible d'améliorer le projet de loi pourvu que les principes fondamentaux soient préservés. Nous apporterons ces améliorations après la deuxième lecture devant la Chambre des communes lorsque le Comité sera saisi du projet de loi. Étant donné la très grande participation du public aux discussions de votre Comité et votre examen très approfondi et expéditif d'une question aussi complexe et importante, nous serons en mesure, à mon avis, de réduire considérablement la période nécessaire à l'étude de la Chambre des communes.

J'espère que chacun de vous est conscient de l'importance de vos travaux au sujet du projet de loi. Un réseau de télécommunications moderne, efficient et appuyé par une loi aussi à jour qu'efficace nous aidera à progresser vers un avenir où le Canada jouira d'une prospérité et de possibilités accrues. Soyez assurés de mon respect, de mon appui fidèle et de ma reconnaissance sincère de votre engagement à l'égard d'un Canada plus fort.

**Le président:** Merci, Monsieur le Ministre, d'un autre témoignage très utile et avisé.

Le sénateur Spivak doit se rendre à une autre réunion; je lui cède donc la parole.

**Le sénateur Spivak:** Monsieur le Ministre, parmi les quatre questions que vous avez relevées dans les témoignages entendus par notre Comité, on note celle des objectifs. Vous avez parlé d'une question très importante: la sensibilité de certaines régions. J'ai l'impression que pour bon nombre de témoins les objectifs transmettent des messages mixtes du



*[Text]*

terms of policy. There are those who have appeared before us who have said that competitiveness and efficiency are the most important objective and that objectives ought to be prioritized with the competitiveness section as the first priority.

There are others who have suggested it is the affordability and universal access which are the most important priorities of the objectives. Your listing of what you think the goals of the legislation are is similar to what appeared in the background paper. It seems to divide it into thirds, with guaranteed access and affordability.

Do you contemplate that these objectives could be prioritized? Is the alphabetical lettering here deliberately designed not to prioritize it? That was one of the suggestions.

Do you think it is possible for this tension to exist in the way it will be worked out in the policy? Do you think it is an adequate basis for all the other things?

Are you still as committed to this particular version of the objectives as you were a month ago?

**Mr. Beatty:** Senator, I was not so shrewd at the time we were writing the bill to have moved away from a numeric system to a system of letters in order to avoid tipping my hand as to where the priorities lie. Had I thought of it, I might have.

One of the points I tried to make in my remarks earlier is that it is important for us to write legislation which sketches broadly the goals of our telecommunications policy, but which is flexible enough to allow us to change as circumstances change in the future.

A few years ago I think we would have been strongly against competition in the phone system. I think the prevailing wisdom at that time was that competition would be very destructive. Now, we see elements of the phone system with very strong competition in them, and we see growing numbers of people saying competition can be beneficial. Had we written a policy at that time which had locked us into a particular model which was anti-competitive in those days, or which did not have sufficient flexibility, it would have been more difficult for us to adapt as circumstances changed.

All the objectives listed are important objectives. For me to say that we would trade-off one and put it higher than another and trade-off another and put a specific objective ahead of it, would be an error, with the exception of the very first point, which is to facilitate the orderly development in Canada of a telecommunications system that serves to safeguard, enrich

*[Traduction]*

point de vue des politiques. Certains témoins ont affirmé que la compétitivité et l'efficacité constituaient les plus importants objectifs et que l'on devrait les établir selon un ordre de priorité où la compétitivité occuperait le premier rang.

D'autres personnes ont laissé croire que les aspects prioritaires des objectifs étaient un prix raisonnable et l'accès universel. La liste que vous avez dressée de ce que vous estimez être des objectifs du texte législatif est analogue à celle qui figure dans le document de fond. On semble y diviser les objectifs en trois, en mentionnant l'accès garanti et le prix raisonnable.

Estimez-vous que ces objectifs pourraient être placés par ordre de priorité? Les lettres utilisées devant chaque objectif sont-elles délibérément conçues pour ne pas établir d'ordre de priorité? C'est ce qu'une des personnes a laissé entendre.

Croyez-vous qu'il soit possible que cette tension puisse être réglée par la politique? Croyez-vous que ce soit un fondement adéquat pour toutes les autres choses?

Êtes-vous toujours aussi engagé face à cette version précise des objectifs que vous l'étiez il y a un mois?

**M. Beatty:** Sénateur, au moment où nous rédigeons le projet de loi, je n'étais pas assez astucieux pour passer d'un système numérique à un système alphabétique pour éviter de préciser où se trouvaient, selon moi, les objectifs prioritaires. Si j'y avais pensé, je l'aurais peut-être fait.

Un des points que j'ai essayé de soulever dans les observations que j'ai formulées plus tôt, c'est qu'il importe pour nous de rédiger un texte de loi qui brosse à grands traits les objectifs de notre politique en matière de télécommunications, mais qui soit suffisamment souple pour nous permettre de nous adapter aux circonstances à l'avenir.

Il y a quelques années, je crois que nous aurions été fortement opposés à une concurrence dans le secteur téléphonique. Je crois qu'à l'époque on estimait essentiellement qu'une telle concurrence serait très destructrice. Maintenant, nous voyons certains éléments du réseau téléphonique qui sont dotés d'une très forte composante de concurrence, et nous voyons de plus en plus de gens dire que la concurrence peut être bénéfique. Si nous avions rédigé alors une politique qui nous avait imposé un modèle anticoncurrentiel particulier à l'époque, ou encore un modèle qui n'était pas doté d'une souplesse suffisante, il aurait été plus difficile pour nous de nous adapter à l'évolution de la situation.

Tous les objectifs énumérés sont importants. Je commettrais une erreur si je disais que nous ferions un compromis au sujet d'un d'entre eux et que nous lui accorderions une valeur supérieure et que nous en laisserions tomber un autre, auquel nous substituerions un objectif spécifique, à ceci près que l'objectif primordial consiste à faciliter l'évolution ordonnée au Canada

[Text]

and strengthen the cultural, social, political and economic fabric of Canada.

It establishes the fact that our telecommunications system must serve the public interest, broadly defined. It then defines some of the ways in which we hope to serve that public interest. But it tries to do so in a way which will not prejudice future development of the system.

**Senator Spivak:** You mentioned the resellers in your presentation. I suppose you are looking for some input from the committee in terms of what has been said in that area.

The association of resellers wanted the bill clarified and amended so that it is quite clear in every respect that they were exempt from the purview of the bill. I believe you stated somewhere that it is your intention to exempt resellers. Are you looking for clarification in that respect? Do you feel there might be some circumstances in which you might want to reserve the power to bring them under the purview of the bill?

I would also ask you about telecommunications activities of cable companies which are only by inference, we heard from the commissioner, exempt from the bill, and that it is also the intention of the policy to exempt them.

**Mr. Beatty:** First, it was certainly our intention to exempt resellers. The difficulty was finding wording which would not be so broad as to allow facilities-based carriers to fit in under the exemption being given. However, we wanted to ensure that it was sufficiently broad so that the resellers would consider themselves exempted.

If the committee wants to give us guidance in that regard, it would be welcomed. It is a tough balance to strike. The courts have not decided whether resellers actually operate the facilities they lease from facilities-based carriers. So, to some extent, we are operating in a vacuum in terms of case law.

We will continue to look at this and try to find a balance which will provide that exemption for resellers, but which will also ensure there is adequate regulation of facilities-based carriers. I cannot at this point foresee circumstances in which we would want to bring in the resellers.

With regard to the telecommunications activities of cable companies, we have the ability to exempt, as I understand it. Mr. Racine or Mr. Palmer might want to comment on the cable companies.

[Traduction]

d'un réseau de télécommunications qui sert à garantir, à enrichir et à renforcer la structure culturelle, sociale, politique et économique du Canada.

Cela pose en postulat que notre réseau de télécommunications doit servir les intérêts du public, dans un sens large. Ce facteur sert ensuite à définir certaines des façons dont nous espérons servir ces intérêts du public. Toutefois, il essaie de le faire d'une façon qui ne sera pas préjudiciable à une expansion future du réseau.

**Le sénateur Spivak:** Vous avez mentionné les revendeurs dans votre exposé. Je suppose que vous voudriez que les membres du comité vous précisent ce qui a été dit à cet égard.

L'association des revendeurs voulait que le projet de loi soit précisé et modifié pour qu'il soit très clair à tous égards que les revendeurs échappaient aux dispositions du projet de loi. Je crois que vous avez mentionné plus tôt que vous aviez l'intention d'exempter les revendeurs des dispositions de la loi. Avez-vous besoin d'une précision à ce sujet? Croyez-vous qu'il peut survenir une situation en prévision de laquelle vous pourriez vouloir vous réserver le pouvoir de les assujettir aux dispositions du projet de loi?

J'aimerais également vous interroger au sujet des activités en matière de télécommunications de sociétés de câblodistribution qui, au dire du vice-président, sont exemptées des dispositions du projet de loi, par déduction, et les auteurs de la politique ont également l'intention de les exempter.

**M. Beatty:** D'abord, nous avons certainement l'intention d'exempter les revendeurs. La difficulté, c'était de trouver un libellé qui ne serait pas si vaste qu'il permettrait aux entreprises dotées des installations d'être englobées dans l'exception. Toutefois, nous désirions nous assurer que le libellé était suffisamment vaste pour que les revendeurs se considèrent exemptés des dispositions de la loi.

Si le comité veut nous fournir une certaine orientation à cet égard, nous l'accueillerons avec plaisir. Il est difficile de trouver le juste milieu. Les tribunaux n'ont pas tranché la question de savoir si les revendeurs exploitent effectivement les installations qu'ils louent auprès d'entreprises possédant des installations. Alors, dans une certaine mesure, nous exerçons nos activités dans un vide, au regard de la jurisprudence.

Nous continuerons d'étudier cette question et d'essayer de trouver un équilibre qui permettra d'exempter les revendeurs tout en garantissant que l'on réglemente de façon adéquate les entreprises munies des installations. Pour l'instant, je ne peux voir aucune situation qui pourrait nous pousser à vouloir assujettir les revendeurs aux dispositions de la loi.

En ce qui a trait aux activités des sociétés de câblodistribution dans le secteur des télécommunications, nous sommes en mesure de les exempter de l'application du projet de loi, si je comprends bien. M. Racine ou M. Palmer pourraient vouloir



[Text]

**Mr. Philip Palmer, General Counsel, Director, Legal Services, Department of Justice:** It is fairly simple. The department has expressed its intention to exempt cable companies from the purview of the bill to the extent that they are conducting what you call peripheral telecommunications services, such as cableguard services, broadcast news, or similar service. They are not contemplating telephony by cable companies or interactive banking services as being subject to an exemption. It would be a limited exemption.

**The Chairman:** Mr. Minister, before turning to Senator Graham, I would like to make a personal comment and ask one quick question.

This was my weekend for giving speeches for ministers. I spoke for Mr. Charest in Nova Scotia on Saturday. On Sunday I went to Saskatchewan to give a speech in Saskatoon.

**Senator Graham:** That explains why our communications from Halifax were fouled up Saturday.

**Mr. Beatty:** Senator Graham, I was looking back at our exchange when last I was here. I notice the reference to—

**Senator Graham:** It came out "...dial a great minister."

**Mr. Beatty:** I thank you for that.

**Senator Graham:** But I corrected that. I think it is on the record of one of our more recent meetings where I said that you are a great guy and you could be a great minister, depending on how you dispose of this particular piece of legislation. But I did clarify it and said I meant, "Dial a Grit minister." As it turned out, it was, "Dial a glitch."

**Mr. Beatty:** I do know that Senator Forrestall was more confident than you at the time and that he endorsed the system. He said:

What is happening in Nova Scotia is that for the first time the loneliest place in Nova Scotia, on that particular day, will be the conference arena or forum where the Liberals in Nova Scotia elect their leader. They will all be home in front of their television sets with their push button telephones to elect a leader. If it works—and I see no reason why it should not—I think everybody will follow suit.

**Senator Graham:** And then I went on to say—

**Mr. Beatty:** You referred to the "great minister".

[Traduction]

formuler certaines observations au sujet des sociétés de câblodistribution.

**M. Philip Palmer, avocat général, directeur, Services juridiques, ministère de la Justice:** C'est relativement simple. Le ministère a manifesté son intention d'exempter les sociétés de câblodistribution de l'application de la loi dans la mesure où elles assurent ce que l'on pourrait appeler des services de télécommunications périphériques comme les services de XXX, la diffusion de nouvelles ou un service analogue. Le ministère n'envisage pas de faire bénéficier d'une exemption les sociétés de câblodistribution qui offrent des services de téléphonie ni les services bancaires interactifs. L'exemption serait limitée.

**Le président:** Monsieur le ministre, avant de passer au sénateur Graham, j'aimerais formuler une observation personnelle et poser rapidement une question.

Au cours de la fin de semaine dernière, je présentais des discours au nom de divers ministres. Samedi, j'ai parlé au nom de M. Charest en Nouvelle-Écosse. Dimanche, je me suis rendu en Saskatchewan pour présenter un discours à Saskatoon.

**Le sénateur Graham:** Voilà qui explique pourquoi nos communications en provenance de Halifax étaient perturbées samedi.

**M. Beatty:** Sénateur Graham, je repensais à notre conversation la dernière fois où j'étais ici. Je remarque l'allusion à—

**Le sénateur Graham:** La transcription se lisait comme suit: «... Composer le numéro d'un grand ministre.»

**M. Beatty:** Je vous remercie.

**Le sénateur Graham:** Mais j'ai apporté une correction. Je crois que cela figure dans le compte rendu d'une de nos dernières réunions; j'ai dit que vous étiez un grand homme et que vous pourriez être un grand ministre, suivant la façon dont vous régleriez le cas de ce texte législatif particulier. Mais j'ai précisé ma pensée—

**M. Beatty:** Je sais que le sénateur Forrestall avait une plus grande confiance que vous à l'époque et qu'il a appuyé la formule. Il s'est exprimé en ces termes:

Voici ce qui se passe en Nouvelle-Écosse: pour la première fois, l'endroit le plus isolé de la Nouvelle-Écosse, ce jour-là, accueillera la conférence ou sera l'endroit où les Libéraux de la Nouvelle-Écosse choisiront leur leader. Chacun sera chez lui, devant son poste de télévision, avec son téléphone à clavier pour choisir un chef. Si cela fonctionne—et je ne vois pas pourquoi ce ne serait pas le cas—je crois que tout le monde procédera de la même façon.

**Le sénateur Graham:** Et ensuite, j'ai dit—

**M. Beatty:** Vous avez fait allusion au «grand ministre».

[Text]

My recollection on hearing you was that the transcript was correct.

**The Chairman:** Minister, last night I was speaking to a group of 75 judges in Saskatoon. The other person who spoke was Minister Teichrob who appeared before this committee. She is the minister responsible for SaskTel. I took the occasion to speak to her about some of the evidence she gave. I told her that I had opportunity to read not only her evidence, but the report of this Consumers' Association from Saskatchewan, the conclusions of which were very positive and in favour of CRTC regulation of SaskTel.

We continued to have a detailed discussion about the evidence she gave. I asked her if it would be possible for this committee, before we concluded, to get a copy of the group of experts' reports. She said it was her impression that if I asked you, the minister, that that is the way I should get the report.

I took that as her consent to get the report. Are you and the other parties to the report prepared to let our committee have it? Time is of the essence. You are our last witness and we will soon start writing our report. Would you give your consent to our being able to have that report so we can get it on file, study it and read it with our pre-study?

**Mr. Beatty:** Senator, I am a little surprised by the conversation that you report with Ms Teichrob, in that the position is that the report should be made publicly available at the earliest opportunity. It was a joint federal-Prairies task force of experts, with representatives from the federal government and each of the Prairie provinces. The position of the other three parties has been supportive of making the report public. My understanding was, at least until recently, that the position of Saskatchewan was in opposition to doing that.

We are in the process of translating the report. We have completed the executive summary. We have not completed translation of the full report. Certainly, from the perspective of the federal government, we welcome the report being available for you to take a look at and see whether it is germane to your discussions. I believe it is. I would simply have to check to make sure that there is not a legal impediment. My suspicion is this is a report that would be available under access to information, even if it were not freely made available. Even if we do not have the body of the full report translated at this point—and it will probably take us a couple more weeks to complete, which may be late for your purposes—we could make available to you in both official languages the executive summary.

[Traduction]

À en juger d'après ce que je me rappelle vous avoir entendu dire, la transcription était exacte.

**Le président:** Monsieur le ministre, hier soir je prenais la parole devant un groupe de 75 juges à Saskatoon. L'autre intervenant était la ministre Teichrob, qui a comparu devant notre comité. C'est la ministre responsable de SaskTel. J'ai profité de l'occasion pour lui parler de certaines parties de son témoignage. Je lui ai dit que j'avais eu l'occasion de lire non seulement le compte rendu de son témoignage, mais le rapport d'une association de consommateurs de la Saskatchewan, dont les conclusions sont très favorables et appuient la réglementation de SaskTel par le CRTC.

Nous avons discuté en détail de son témoignage. Je lui ai demandé si notre comité pourrait, avant de mettre fin à ses travaux, obtenir un exemplaire du rapport du groupe d'experts. Elle a dit qu'à son avis, si je le demandais à vous, le ministre—ce serait la meilleure façon d'obtenir le rapport.

J'en ai déduit qu'elle acceptait que nous obtenions le rapport. Est-ce que vous et les autres auteurs du rapport êtes disposés à permettre à notre comité d'en prendre connaissance? C'est une question de temps. Vous êtes le dernier témoin que nous entendons, et nous entreprendrons bientôt la rédaction de notre rapport. Accepteriez-vous que nous obtenions un exemplaire de ce rapport pour que nous puissions le verser au dossier, l'étudier et le lire dans le cadre de notre étude préliminaire?

**M. Beatty:** Sénateur, je suis un peu surpris de la conversation que vous dites avoir eue avec M<sup>me</sup> Teichrob, dans la mesure où nous avons convenu que le rapport devait être rendu public le plus tôt possible. Il s'agissait d'un groupe d'étude mixte composé de spécialistes du gouvernement fédéral et de chacune des provinces des Prairies. Chacune des trois autres parties appuie l'idée de rendre le rapport public. Je croyais comprendre, jusqu'à tout récemment du moins, que la Saskatchewan s'opposait à l'idée.

Nous sommes en train de faire traduire le rapport. Nous avons terminé le résumé. Nous n'avons pas terminé la traduction de l'intégralité du rapport. À coup sûr, dans l'optique du gouvernement fédéral, nous accueillerons avec plaisir l'idée que le rapport soit mis à votre disposition: vous pourrez y jeter un coup d'oeil et voir s'il est pertinent dans le cadre de nos discussions. Je crois que c'est le cas. Je devrai simplement faire quelques vérifications pour m'assurer qu'il n'y a aucun obstacle juridique à ce qu'on vous communique le document. Je soupçonne qu'il s'agit d'un rapport qui serait accessible en vertu de la Loi sur l'accès à l'information, même s'il n'avait pas une grande diffusion. Même si l'intégralité du rapport n'est pas encore traduite—et il nous faudra probablement quelques semaines de plus pour terminer cette tâche, de sorte qu'il pourrait être trop tard en ce qui vous concerne—nous



[Text]

You mentioned also the discussion of the Consumers Association of Saskatchewan. I want to correct the record on one point. When Ms Teichrob was here, Senator Graham asked about the Consumers Association and referred to testimony that was given by Mr. Racine.

What Mr. Racine said when he was here with me was this:

We met with the Association of Canadian Consumers and also with the consumer group in Quebec just last week. As to whether we had any other contact, I would have to check. I know that we had a rendezvous with the Saskatchewan Consumers Association recently. I do not know whether that meeting took place, but we have tried to make contact.

In fact, I understand, Mr. Racine, that following that you did, indeed, meet with them.

**Mr. Paul Racine, Assistant Deputy Minister, Communications Canada:** Yes, we tried three times and we were successful the third time.

**The Chairman:** You were successful?

**Mr. Racine:** Absolutely. There was contact between the Consumers Association of Saskatchewan and our regional director, Mr. Kevin Patterson.

We had to check with them to see if their contribution to the group of experts to which you have referred is, according to them, a public document, which they confirmed.

**Mr. Beatty:** When Ms Teichrob was here she said the following:

Actually, when asked earlier about consultation I had made a note about that very point. We noted Mr. Racine's comments. As a matter of fact, I am the minister responsible for consumer affairs in Saskatchewan and I know the leadership in the consumers' association very well. We contacted them and we were advised that they had never been consulted; that they were unaware, except through press reports; that they favour our position, and that they are not in favour of federal regulation.

She went on to discuss whether the consultation had taken place.

Because we were mystified, we contacted the Saskatchewan branch of the Consumers Association of Canada to ask about a brief which they had put into the Federal Prairies Task Force

[Traduction]

pourrions mettre à votre disposition le résumé dans les deux langues officielles.

Vous avez également mentionné la discussion que vous avez eue avec des représentants de l'association de consommateurs de la Saskatchewan. J'aimerais corriger le compte rendu à un égard. Quand M<sup>me</sup> Teichrob était ici, le sénateur Graham l'a interrogée au sujet de l'association de consommateurs et a fait allusion au témoignage qu'avait fourni M. Racine.

Voici ce que M. Racine a déclaré quand il était ici avec moi:

Nous avons rencontré les représentants de l'Association of Canadian Consumers ainsi que ceux du groupe de consommateurs du Québec la semaine dernière. Je ne sais s'il y a eu d'autres contacts entre nous, il faudrait que je vérifie. Je sais que nous avions récemment pris rendez-vous avec la Saskatchewan Consumers Association. Je ne sais pas si la réunion s'est tenue, mais nous avons essayé de communiquer avec les représentants.

En fait, je crois savoir, M. Racine, que vous avez effectivement rencontré ces gens par la suite.

**M. Paul Racine, sous-ministre adjoint, Communications Canada:** Oui, nous avons essayé trois fois et avons réussi la troisième fois.

**Le président:** Vous avez réussi?

**M. Racine:** Absolument. Notre directeur régional, M. Kevin Patterson, est parvenu à communiquer avec la Consumers Association of Saskatchewan.

Nous avons vérifié auprès d'eux pour voir si leur contribution au groupe de spécialistes auquel vous avez fait allusion avait été consignée, à leur avis, dans un document public. Ils nous l'ont confirmé.

**M. Beatty:** Quand M<sup>me</sup> Teichrob a comparu devant le comité, voici ce qu'elle a déclaré:

En fait, lorsqu'on m'a interrogée plus tôt au sujet de la consultation, j'avais pris une note justement à ce sujet. Nous avons tenu compte des observations de M. Racine. En fait, c'est moi qui suis ministre responsable de la consommation en Saskatchewan, et je connais fort bien les dirigeants de l'association de consommateurs. Nous avons communiqué avec eux, et ils nous ont dit ne jamais avoir été consultés, qu'ils n'étaient pas au courant de la question, sauf pour ce qui avait été publié par la presse, qu'ils appuyaient notre position et qu'ils n'appuyaient aucunement une réglementation fédérale.

Elle s'est ensuite attachée à préciser si la consultation avait eu lieu.

Comme nous ne savions à quel point nous vouer, nous avons communiqué avec la section de la Saskatchewan de la Consumers Association of Canada pour nous renseigner au

*[Text]*

on Telecommunications Regulation. We asked whether that presentation could be considered a public document. They gave us permission to make it available to the committee.

Concerning the key element of federal regulation of telephone companies they stated:

It is these two trends—competition and technology—that lead the CAC Saskatchewan to state that the telecommunications industry will of necessity have to be regulated on a national level. If regulation is not on the national level, each provincial regulatory body could conceivably hold hearings on the same issue, leading to duplication of effort and cost and also perhaps leading to contradictory rulings. Given the explosion on technology, consistency on the upcoming issues must be maintained throughout the provinces. Otherwise that same technology would allow companies to simply operate out of another province by, for example, setting up their voice-mail operations in a more favourable regulatory environment.

Whether or not it remains appropriate or financially feasible for each prairie province to either own or maintain its own telecommunications company is an issue that each provincial telecom company may have to face. Advances in technology are making the small provincial telecom company an inefficient unit. Perhaps, by the twenty-first century the entire industry in the prairie provinces will need to be restructured and rationalized to keep pace with the rapid and dynamic changes in the continental and global communications industry.

In summary, given the immense cost of new technology in order to be competitive, it is unlikely that provincial telecom companies will survive as they presently are. Given this and the fact that the issues now confronting the industry are nation-wide, regulation of the telecommunications industry must be at the national level.

They were quite clear on this. Indeed, the second point in their final summary reads:

SaskTel should be regulated (along with all other telecommunications companies in Canada) by the CRTC.

*[Traduction]*

sujet d'un mémoire que ces personnes avaient transmis au groupe d'étude du fédéral et des Prairies sur la réglementation relative aux télécommunications. Nous avons demandé si cet exposé pouvait être considéré comme un document public. Les représentants de l'association nous ont donné la permission de le mettre à la disposition des membres du comité.

En ce qui a trait à l'élément clé de la réglementation fédérale des sociétés de téléphonie, ils ont déclaré:

Ce sont ces deux tendances—la concurrence et la technologie—qui ont poussé la section de la Saskatchewan de la CAC à affirmer que le secteur des télécommunications devrait nécessairement être réglementé à l'échelle nationale. Faute d'une réglementation nationale, chaque organisme de réglementation provincial pourrait vraisemblablement tenir des audiences au sujet de la même question, ce qui entraînerait un double emploi, un doublement des coûts et peut-être également des décisions contradictoires. Compte tenu de l'explosion de la technologie, il est impératif de maintenir une certaine uniformité dans toutes les provinces au sujet des questions à l'étude. Autrement, cette même technologie pourrait permettre à certaines sociétés d'exercer leurs activités simplement à partir d'une autre province et, par exemple, de placer leurs installations de messagerie vocale dans un contexte réglementaire plus favorable.

La question de déterminer s'il est approprié ou financièrement faisable, pour chaque province des Prairies, de posséder ou de maintenir en place sa propre société de télécommunications est une question que chaque société provinciale de télécommunications devra étudier. Les progrès technologiques sont tels que les petites entreprises provinciales de télécommunications sont inefficaces. D'ici le XXI<sup>e</sup> siècle, peut-être sera-t-il nécessaire de restructurer tout le secteur d'activités dans les provinces des Prairies et de le rationaliser pour s'adapter à l'évolution rapide et dynamique du secteur des communications aux échelles continentale et mondiale.

En résumé, étant donné le coût immense que suppose la nouvelle technologie pour qu'une entreprise soit concurrentielle, il est peu probable que les sociétés provinciales de télécommunications survivent sous leur forme actuelle. Étant donné cet état de choses et le fait que les problèmes que doit actuellement régler le secteur d'activités sont d'envergure nationale, la réglementation du secteur des télécommunications doit être de compétence nationale.

Nous comprenons cela très bien. De fait, le deuxième point de leur résumé final se lit comme suit:

SaskTel devrait être réglementée (tout comme l'ensemble des autres sociétés de télécommunications au Canada) par le CRTC.



[Text]

They were very direct on that point. It is hard to understand an assertion by Ms Teichrob that the Saskatchewan branch of the CAC was opposed to national regulation of SaskTel.

**The Chairman:** I raised that very point with her last night, minister. What she said was that her recollection was that they had some caveats, or that they had some limitations on an outright giving of jurisdiction to the CRTC. She said they felt that for some local areas there should be some kind of a local committee to deal with it. It seems to me that their third recommendation says just that, "Some issues of a purely local nature may be regulated by advisory committee, subject to the caveats mentioned above."

She said that it was not a 100 per cent statement on behalf of the Consumers Association in favour of the CRTC.

**Mr. Beatty:** You will note they refer to an advisory committee. In the first point they state:

Some form of rate regulation is required of SaskTel in Saskatchewan.

Saskatchewan is the only province in Canada in which there is no quasi-judicial economic regulation of telecommunications (nor of any public utility). Political regulation as it exists in Saskatchewan does not allow users and consumers of the service any forum in which to advance their points of view. The public has no ideas as to the basis for SaskTel rates nor the basis for any increases other than that told to it by SaskTel. All decisions carry the aura of being either politically convenient to the party in power, or administratively and managerially convenient to the managers. Regulation by question period in the legislature is totally ineffective. Issues raised by the opposition are political or lacking in research substance. Public accountability at election time or through MLAs is not realistic.

I think the appropriate thing, Mr. Chairman, would be for me to make available a copy of the brief to members of the committee. They can study it and draw their own conclusions, not having to take either Ms Teichrob's word or mine.

The other point I would make as we deal with an advisory committee dealing with local matters is that the legislation will also provide for input from provincial governments into

[Traduction]

Ils ont été très directs à cet égard. Il est difficile de comprendre une affirmation de M<sup>me</sup> Teichrob suivant laquelle la section de la Saskatchewan de la CAC était opposée à une réglementation nationale de SaskTel.

**Le président:** J'ai justement soulevé cette question quand je discutais avec elle hier soir, Monsieur le ministre. Ce qu'elle a dit, c'est qu'elle se rappelait que les représentants de l'association avaient certaines réserves, ou qu'ils hésitaient quelque peu à donner purement et simplement compétence au CRTC à cet égard. À son avis, ces personnes estimaient que pour certains secteurs locaux, il devait y avoir un genre de comité local qui s'attache à la question. Il me semble que leur troisième recommandation énonce justement cela: «Certaines questions de nature purement locale peuvent être réglementées par un comité consultatif, compte tenu des réserves précitées.»

M<sup>me</sup> Teichrob a précisé que cette déclaration faite au nom de l'association des consommateurs n'était pas à 100 p. 100 en faveur du CRTC.

**M. Beatty:** Vous remarquerez que les représentants de l'association font allusion à un comité consultatif. Dans leur premier point, ils précisent:

Il est nécessaire d'imposer une certaine forme de réglementation des tarifs de SaskTel en Saskatchewan.

La Saskatchewan est la seule province du Canada où il n'y a pas de réglementation économique quasi judiciaire des télécommunications (pas plus, d'ailleurs, que de tout autre service public). La réglementation politique qui est appliquée en Saskatchewan ne prévoit pas une tribune où les usagers et les consommateurs pourraient faire valoir leur point de vue. Le public n'a aucune idée des facteurs sur lesquels SaskTel fonde ses tarifs ni du bien-fondé des augmentations: il doit s'en tenir à la parole de SaskTel. Toutes les décisions portent certains stigmates: ou bien elles sont commodes, sur le plan politique, pour le parti au pouvoir, ou elles sont commodes sur les plans de l'administration et de la gestion pour les gestionnaires. La réglementation par période de questions au sein de l'assemblée législative est d'une parfaite inefficacité. Les questions soulevées par l'opposition sont d'ordre politique ou ont fait l'objet de peu de recherche, de sorte qu'elles manquent de substance. La responsabilité face au public au moment des élections par l'entremise des députés provinciaux manque de réalisme.

Je crois, Monsieur le président, que ce que je devrais faire, c'est mettre un exemplaire du mémoire à la disposition des membres du comité. Ces derniers pourront l'étudier et tirer leurs propres conclusions, sans prendre la parole de M<sup>me</sup> Teichrob ni la mienne.

J'aimerais préciser autre chose pendant que nous parlons d'un comité consultatif chargé de régler les questions locales: le projet de loi prévoira également la participation des auto-

[Text]

national regulation and will allow special panels of the CRTC to be struck. In addition, the fact that SaskTel is a crown corporation leaves open to Saskatchewan whatever structure they want to put in place, in terms of having advisory committees to SaskTel. There is no limitation whatsoever on the power of the Government of Saskatchewan to seek guidance on any matter relating to the discharge of their shares in SaskTel. They are the owner. They can conduct themselves as they see fit within the ambit of the law as specified by the CRTC in its decisions.

Why do I not make available to you a copy of the brief? I think it is appropriate that the committee draw its own conclusions as opposed to relying either on Ms Teichrob's interpretation or on mine.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Minister.

Because there were many other people who wanted to speak with the minister, we did not conclude our conversation. I said there are other matters I want to discuss with her about the presentation she made before this committee. I will be phoning her later this week to discuss the position of her government in more detail as we set about getting ready to write our report.

**Mr. Beatty:** That raises another key point and I know it is a matter of concern to the committee. Saskatchewan is the one province affected by the AGT decision with which we do not have a memorandum of understanding. The other six of the seven have reached an agreement with us. Mrs. Teichrob, when she was here, raised questions about whether we were prepared to have discussions with them that were substantive. We had had ongoing discussions, prior to the provincial election, with Saskatchewan and broadly related to matters about telecommunications. Indeed it has gone back with all provinces for many years, back even to a federal-provincial conference.

Prior to the bill, as Senator Graham raised with her, I called Mrs. Teichrob to indicate we would be tabling the legislation. They were aware that we had legislation on the way. There had been a great deal of discussion. Following that, Mrs. Teichrob came to Ottawa. I met her in my office and I indicated to her at that time that I would welcome any substantive construction suggestions from Saskatchewan. If they were real concerns that we could address, other than simply a desire to reverse the decision of the Supreme Court in the AGT case, we would welcome input and try to accommodate it in good faith.

[Traduction]

rités provinciales à la réglementation nationale et permettra également que l'on crée des groupes spéciaux d'experts du CRTC. En outre, comme SaskTel est une société d'État, la Saskatchewan est libre de mettre en place n'importe quelle structure qui lui plaît pour que des comités consultatifs s'occupent de SaskTel. Le gouvernement de la Saskatchewan a tout le loisir voulu d'obtenir des conseils au sujet de toute question liée à la liquidation de ses parts dans SaskTel. Le gouvernement est propriétaire. Il peut faire ce qu'il veut, sous réserve des lois en place, comme l'a précisé le CRTC dans ses décisions.

Pourquoi est-ce que je ne mettrai pas à votre disposition un exemplaire du mémoire? Je crois qu'il serait approprié que le comité tire ses propres conclusions plutôt que de s'en remettre à l'interprétation de M<sup>me</sup> Teichrob ou à la mienne.

**Le président:** Merci, Monsieur le ministre.

Étant donné qu'il y avait de nombreuses autres personnes qui voulaient parler au ministre, nous n'avons pas fini notre conversation. Je lui ai dit qu'il y avait d'autres questions dont je voulais l'entretenir au sujet de l'exposé qu'elle a prononcé devant notre comité. Je lui téléphonerai plus tard cette semaine pour discuter de la position de son gouvernement de façon plus approfondie, pendant que nous nous préparons à rédiger notre rapport.

**M. Beatty:** Cela soulève une autre question clé, et je sais qu'elle est une source de préoccupation pour les membres du comité. La Saskatchewan est la seule province qui soit touchée par la décision sur AGT et avec laquelle nous n'ayons pas conclu de protocole d'entente. Les six autres du groupe de sept provinces ont conclu un accord avec nous. M<sup>me</sup> Teichrob, quand elle était devant le comité, a soulevé certaines questions sur le fait de savoir si nous étions disposés à tenir avec eux des discussions substantielles. Avant les élections provinciales, nous avons tenu des discussions permanentes avec la Saskatchewan, et nous nous attachions de façon générale à des questions liées aux télécommunications. De fait, nous tenons des discussions avec toutes les provinces depuis de nombreuses années, même depuis une conférence fédérale-provinciale.

Avant l'avènement du projet de loi, comme le sénateur Graham avait soulevé la question avec elle, j'ai téléphoné à M<sup>me</sup> Teichrob pour lui préciser que nous allions déposer le projet de loi. Elle et son gouvernement savaient qu'un projet de loi était en voie d'élaboration. Il y avait eu de nombreuses discussions. Par la suite, M<sup>me</sup> Teichrob est venue à Ottawa. Je l'ai rencontrée dans mon bureau et lui ai indiqué alors que j'accueillerais avec plaisir toute suggestion constructive importante de la part de la Saskatchewan. S'il y avait des préoccupations authentiques auxquelles nous pouvions nous attacher, outre leur simple désir que nous renversions la décision de la Cour suprême dans l'affaire AGT, nous accepter-



[Text]

I offered at that point to send a team of officials of her choosing to Saskatchewan to meet with her officials. When we were unsuccessful at setting that up, I went to Regina myself and met with Mrs. Teichrob and representatives of Sask Tel in her office, again repeating the offer and asking that a date be set where our officials could get together. Subsequently we sent a team to Saskatchewan to meet with Sask Tel officials.

Following that, and prior to Mrs. Teichrob's appearance before this committee, I again wrote to her to reiterate the offer that at any time Saskatchewan wants to discuss specific concerns about the bill, we are anxious to do that. If the issue is whether we will reverse the Supreme Court decision in the AGT case, the answer is no. But if there are specific concerns that Saskatchewan has about the way in which the bill affects Sask Tel or affects Saskatchewan consumers, the invitation remains. I restate the invitation today, to at any time sit down and deal in good faith and to try to find common ground where possible. I think it is our obligation and I would welcome it.

Unfortunately, to date the invitation has not been taken up, but the invitation remains. It certainly is my desire to do that. I had hoped, because I saw that Mrs. Teichrob had offered, when she was here, to supply a list of concerns with the legislation to the committee, that that would be available prior to my testimony here so that we could respond even publicly to those concerns. I am told by my staff that is not available at this point.

**The Chairman:** We have not received it.

**Mr. Beatty:** The bottom line is very simple. All of the protections that we have written into the agreements with the other six provinces will apply to Saskatchewan and to every single province, whether they have signed an agreement or not. In addition to that, I restate today publicly my offer that if there are genuine concerns that Saskatchewan has with the legislation, if they are constructive proposals, we are open and amenable to sitting down and discussing them in good faith and trying to create a regime which is responsive.

In addition to that, I hope to be able to make available to you the Federal Prairie Task Force report on the regulation of the prairie telcos. With the unanimous report of the committee

[Traduction]

rions qu'ils nous fassent part de leur opinion, et nous essaierions d'en tenir compte en toute bonne foi.

À ce moment-là, je lui ai offert d'envoyer en Saskatchewan un groupe de représentants officiels de son choix qui auraient pu rencontrer ses propres représentants officiels. Lorsque nous n'avons pas réussi à mettre une telle réunion sur pied, je me suis rendu moi-même à Regina, où j'ai rencontré M<sup>me</sup> Teichrob et les représentants de SaskTel à son bureau; j'ai réitéré mon offre et lui ai demandé de fixer une date où nos représentants officiels pourraient se rencontrer. Par la suite, nous avons envoyé en Saskatchewan une équipe qui devait rencontrer les représentants de SaskTel.

Par la suite, et avant que M<sup>me</sup> Teichrob ne compareisse devant le comité, je lui ai écrit une fois de plus pour réitérer l'offre: nous avons hâte de rencontrer les représentants de la Saskatchewan pour discuter de préoccupations spécifiques concernant le projet de loi. Si l'on se demande si l'on renversera la décision de la Cour suprême dans l'affaire AGT, la réponse est non. Mais si la Saskatchewan a des préoccupations particulières en ce qui concerne la façon dont le projet de loi influe sur SaskTel ou sur les consommateurs de la Saskatchewan, l'invitation tient toujours. Encore une fois, aujourd'hui, je refais l'invitation: nous pourrions nous asseoir ensemble et discuter en toute bonne foi pour essayer de trouver si cela est possible, un terrain d'entente. Je crois que c'est notre obligation de le faire, et je serais très heureux de le faire.

Malheureusement, à ce jour, l'invitation n'a pas été acceptée, mais elle tient toujours. Je désire certainement le faire. J'avais espéré, étant donné que M<sup>me</sup> Teichrob avait offert, au moment où elle était présente ici, de soumettre une liste de préoccupations face au projet de loi aux membres du comité, que cette liste serait disponible avant que je ne témoigne devant vous pour que nous puissions répondre, même publiquement, à ses préoccupations. Mon personnel m'informe que la liste n'est toujours pas disponible.

**Le président:** Nous ne l'avons pas reçue.

**M. Beatty:** Essentiellement, c'est très simple. Toutes les mesures de protection que nous avons incorporées dans les accords conclus avec les six autres provinces s'appliqueront à la Saskatchewan et à chacune des provinces, qu'un accord ait été signé ou non. En outre, je réitère aujourd'hui publiquement mon offre: si la Saskatchewan éprouve des préoccupations authentiques face au projet de loi, s'il s'agit de propositions constructives, nous avons l'esprit ouvert et accepterons de nous asseoir avec les représentants de la province pour discuter en toute bonne foi et essayer de créer un régime qui répondrait à leurs besoins.

En outre, j'espère être en mesure de mettre à votre disposition le rapport du groupe d'étude du fédéral et des Prairies concernant la réglementation des sociétés de téléphone dans

[Text]

of experts, I am open to looking at any issue that they have raised and seeing whether that can be accommodated as well.

**The Chairman:** You must bear in mind, minister, as Carol said when she was before this committee, that committee of experts was not studying anything as broad as C-62, and C-62 was not their mandate. What they were considering was something narrower. She reiterated that point again last night.

**Mr. Beatty:** Again, I would like the committee to be able to make its own judgment as to the utility of the report. If you feel that the report is germane in any way to your study of C-62—they were studying the regulation of the prairie telephone companies—judge for yourselves how it could be used.

For us the bottom line is very simple. We would be defeating our purposes if, in bringing in this legislation, we damage Sask Tel. One of the key purposes of the bill is to ensure that our telecommunications companies in Canada will be successful and that the strong industry that we have built, which has been a tremendous success, can continue to grow and create jobs for Canadians. Whether it is Sask Tel or any other telephone company in Canada, we want to ensure the regime that we put in place is intelligent, responsive, and serves the interests of both consumers and the companies.

**The Chairman:** A number of groups that have appeared before us have said that one of the things they like about Bill C-62 is that it will stop the fragmentation of regulation in this country, that one agency, the CRTC, will regulate all and it will be better for all of us. That seems to have come out clearly.

I would like to turn to Senator Graham.

**Senator Graham:** Thank you, minister, and welcome back. I must say sincerely I welcome your opening remarks. They indicate we have not been wasting our time in our efforts.

Could you indicate to us what your time frame is, how you see the legislation moving back into the domain of the House of Commons. When would you like to proceed?

**Mr. Beatty:** Senator, in part it will depend on when the house rises for summer recess. I do not know whether the House will be rising at the time proscribed in the calendar or whether the schedule will be changed somewhat.

[Traduction]

les Prairies. Fort du rapport unanime du comité de spécialistes, je suis disposé à étudier tout problème qu'ils ont soulevé pour voir s'il est possible d'en tenir compte.

**Le président:** Vous devez vous rappeler, Monsieur le ministre, comme l'a souligné Carol quand elle a comparu devant notre comité, que ce comité de spécialistes n'étudiait pas une question aussi vaste que le C-62, et leur mandat n'avait pas trait au C-62. Les spécialistes étudiaient une question plus étroite. Elle a souligné cet état de choses encore une fois hier soir.

**M. Beatty:** Une fois de plus, j'aimerais que le comité soit en mesure de porter son propre jugement quant à l'utilité du rapport. Si vous estimez que le rapport est pertinent, à quelque titre que ce soit, dans le cadre de votre étude du projet de loi C-62—les spécialistes étudiaient la réglementation touchant les sociétés de téléphone des Prairies—jugez vous-même de la façon dont vous pourriez vous en servir.

En ce qui nous concerne, essentiellement, c'est très simple. Nous nous nuirions à nous-mêmes si, en adoptant le projet de loi, nous faisons du tort à SaskTel. L'un des principaux objectifs du projet de loi consiste à veiller à ce que les sociétés de télécommunications au Canada connaissent du succès et que l'industrie puissante que nous avons construite, qui a connu un succès énorme, puisse continuer de croître et de créer des emplois pour les Canadiens. Qu'il s'agisse de SaskTel ou de toute autre société de téléphone au Canada, nous voulons nous assurer que le régime que nous instaurerons sera intelligent, à l'écoute des besoins et qu'il servira les intérêts des consommateurs et des sociétés.

**Le président:** Un certain nombre de groupes qui ont comparu devant nous ont déclaré que l'une des choses qu'ils aimaient au sujet du projet de loi C-62, c'est qu'il mettra un frein à la fragmentation de la réglementation au Canada en prévoyant qu'un organisme unique, le CRTC, sera chargé de réglementer l'intégralité des télécommunications, ce qui sera beaucoup mieux pour chacun d'entre nous. Ce consensus semble ressortir avec acuité.

J'aimerais donner la parole au sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** Merci, Monsieur le ministre, et bienvenue encore une fois parmi nous. Je dois dire en toute sincérité que j'ai écouté avec plaisir votre déclaration liminaire. Elle révèle que nous n'avons pas perdu notre temps et que nos efforts n'ont pas été vains.

Pouvez-vous nous donner une idée de l'échéancier, du moment où selon vous le projet de loi sera renvoyé à la Chambre des communes. Quand voudriez-vous le faire?

**M. Beatty:** Sénateur, cela dépendra en partie du moment où la Chambre suspendra ses travaux pour l'été. Je ne sais pas si la Chambre le fera au moment prescrit dans le calendrier ni si le calendrier sera changé d'une certaine façon.



*[Text]*

I would like, if possible, to call second reading in the House of Commons and to send the bill to committee where the House of Commons committee can begin to do the work which you have been doing exceptionally well here. One of the undertakings which I gave when I was here before is that we will not see this bill in law prior to the final federal proposals being made on the Constitution, so that there is no doubt in anyone's mind this in some way pre-empts federal offers on the Constitution. This will follow that and the provisions of the bill will be consistent, obviously, with whatever is decided on the Constitution.

At the time I met with you last I indicated that at some point we would want to start the process in the House. I have held it off in the House because such good progress was being made in the Senate pre-study. One expects it would be the same witnesses coming before a house committee as came before you. I would hope that coming out of the Senate we would have a fairly strong consensus on those areas where amendments should be made to the bill. We will be proposing amendments when the bill goes to the House committee. Those amendments would not be exclusive. They would not say that no other amendments could be considered. I intend to take the same approach in the House of Commons as I have taken with the Senate. If anyone can propose improvements to the bill, why would we not improve it?

I suspect that the consensus on so many points has been so strong before the Senate pre-study, and so helpful in terms of clarifying issues, that we would be finding consensus that was very similar taking place before the House and that consideration of the bill in committee of the house could be expedited as a consequence.

In part, it will depend on how expeditiously the Senate committee can finish its work, because I think your report will be very helpful. Ideally, if it were possible for us to complete that at a very early stage, it would be useful to have that even prior to second reading in the House.

On the other hand if, a window comes open in the house where it is possible for us to call second reading, and if it is possible to obtain co-operation from my colleagues on the other side of the House to put the matter into committee with the understanding from me that we would allow a full discus-

*[Traduction]*

Si cela était possible, j'aimerais que l'on passe à l'étape de la deuxième lecture devant la Chambre des communes et que le projet de loi soit renvoyé à un comité pour que le comité de la Chambre des communes puisse entreprendre ses travaux comme vous le faites exceptionnellement bien ici. L'une des promesses que j'ai faites lorsque j'étais ici auparavant, c'est que nous n'adopterons pas le projet de loi avant que les dernières propositions fédérales au sujet de la Constitution aient été présentées, pour qu'il n'y ait aucun doute dans l'esprit de quiconque: ce projet de loi ne supprime d'aucune façon les offres fédérales au sujet de la Constitution. Ce projet de loi suivra cette initiative, et les dispositions du projet de loi seront conformes, de toute évidence, à toute décision prise au sujet de la Constitution.

Au moment où je vous ai rencontrés la dernière fois, je vous ai précisé qu'à un moment donné nous aimerions mettre le processus en branle dans la Chambre des communes. J'ai retardé le moment étant donné que des progrès aussi intéressants étaient en train d'être réalisés dans le cadre de l'étude préliminaire effectuée par le Sénat. On s'attend à ce que les mêmes témoins que ceux qui ont comparu devant vous comparaissent devant un comité de la Chambre. J'espère qu'après l'étude préliminaire réalisée par le Sénat, nous nous entendrons passablement au sujet des secteurs où des modifications doivent être apportées au projet de loi. Nous proposerons des modifications quand le projet de loi sera renvoyé à un comité de la Chambre. Ces modifications ne seraient pas exclusives. En d'autres termes, d'autres modifications pourraient être prises en considération. J'ai l'intention d'adopter devant la Chambre des communes la même approche que j'ai adoptée devant le Sénat. Si quiconque peut proposer des améliorations à apporter au projet de loi, pourquoi devrions-nous refuser de les apporter?

Je soupçonne que le consensus relatif à un si grand nombre de points a été si marqué avant l'étude préliminaire du Sénat et a contribué à tel point à préciser certaines questions que nous nous rendrons compte que les intervenants s'entendront tout autant lorsqu'ils comparaîtront devant la Chambre, ce qui devrait accélérer l'étude du projet de loi devant le comité de la Chambre.

En partie, cela dépendra de la rapidité avec laquelle le comité sénatorial pourra mettre fin à ses travaux, parce que je crois que votre rapport sera d'une grande utilité. Idéalement, s'il était possible pour nous de mettre fin à cette étape très tôt—il serait utile de disposer de ce document même avant la deuxième lecture devant la Chambre.

Par ailleurs, si un créneau se libère à la Chambre des communes et qu'il est possible pour nous de demander que l'on passe à la deuxième lecture, et s'il est possible d'obtenir la collaboration de mes collègues de l'autre côté de la Chambre pour que la question soit renvoyée devant un comité, étant

[Text]

sion in committee and that witnesses would be called there, I would foresee moving ahead at the earliest opportunity.

**Senator Graham:** According to the parliamentary calendar, the House is due to adjourn on June 23rd for the summer break. It would be nice if we could have our deliberations completed by that time. I do not think anyone around the table would want to rush and not be as thorough as we possibly could under the circumstances and give you the best report possible. I think it would be wrong to stampede ourselves in that sense. I would prefer, as I am sure everyone around the table would, to do the best possible job.

Senator Spivak talked about regional sensitivity. You mentioned regional sensitivity and concerns that have been expressed with respect to section 7. In your opening remarks you again referred to the memorandum of understanding which is missing from section 7. Could you tell us why it is missing and what it would actually do if it were included that would cause a problem?

**Mr. Beatty:** I am sorry. What it would actually do if we had an agreement?

**Senator Graham:** No, the MOUs are missing from section 7. I am talking about the regional sensitivity element. If we included that in section 7, would it cause a problem?

**Mr. Beatty:** I would defer to my officials, but the intention of the bill, from the outset, was never to write in every element of each of the memoranda of understanding but to incorporate the key elements. The memoranda of understanding are still binding on the Government of Canada but they, in some areas, will be policy documents as opposed to being statutory documents. The intention was that the two would complement one another. Mr. Palmer was involved in the drafting of the bill.

**Mr. Palmer:** I could not say it better, minister. We had thought that the various provisions captured the various regional elements, but we recognize that there is an interest in seeing it clearly spelled out. I do not think spelling it out more clearly would damage the meaning or intention of the section, or detract from the efficient carrying out of the act.

**Senator Graham:** You have said that you are very willing to make whatever improvements are needed. What was the rationale, aside from the argument of adding in a layer of political responsibility to the process, for licensing not to be done by the CRTC? Is this a flexible point with the government?

[Traduction]

bien compris que nous permettrons que la question fasse l'objet d'une discussion complète en comité et que des témoins seront convoqués, je prévois aller de l'avant à la première occasion.

**Le sénateur Graham:** À en juger d'après le calendrier parlementaire, la Chambre suspendra ses travaux le 23 juin pour l'été. Il serait incroyable que nos délibérations soient terminées d'ici là. Je ne crois pas que quiconque autour de la table veuille procéder hâtivement sans étudier le projet de la façon la plus approfondie possible compte tenu des circonstances, pour vous fournir le meilleur rapport possible. Je crois qu'il serait mal avisé de nous hâter ainsi. Je préférerais, tout comme, j'en suis sûr, tous les membres du comité, faire le meilleur travail possible.

Le sénateur Spivak a parlé des sensibilités de certaines régions. Vous en avez parlé et avez mentionné certaines préoccupations qui ont été exprimées au sujet de l'article 7. Dans votre allocution d'ouverture, vous avez fait allusion une fois de plus au protocole d'entente qui ne se trouve pas à l'article 7. Pouvez-vous nous dire comment il se fait qu'il soit absent et de quelle façon, s'il était inclus, il causerait un problème?

**M. Beatty:** Je m'excuse. Ce qu'il arriverait si nous disposions d'un accord?

**Le sénateur Graham:** Non, l'article 7 ne fait pas mention des protocoles d'entente. Je parle de la sensibilité de certaines régions. Si nous incorporions cette disposition à l'article 7, cela poserait-il un problème?

**M. Beatty:** Je préférerais m'en remettre à mes représentants officiels, mais dès le départ, le projet de loi ne visait pas à incorporer chacune des composantes de chacun des protocoles d'entente; il visait plutôt à tenir compte des éléments clés. Les protocoles d'entente continuent de lier le gouvernement du Canada mais, dans certains secteurs, ils constitueront des documents d'ordre politique plutôt que des documents législatifs. L'intention des décisionnaires, c'était de veiller à ce que les deux se complètent. M. Palmer a participé à la rédaction du projet de loi.

**M. Palmer:** Je n'aurais pas pu m'exprimer mieux, Monsieur le ministre. Nous avons pensé que les diverses dispositions tenaient compte des variantes régionales, mais nous reconnaissons que certaines personnes aimeraient que ce soit énoncé clairement. Je ne crois pas qu'une telle éventualité minerait la signification ni l'intention de l'article, pas plus qu'il ne nuirait à l'exécution efficace de la loi.

**Le sénateur Graham:** Vous avez dit que vous étiez fort disposé à apporter toutes les améliorations nécessaires. Outre le fait que cela ajoute un autre palier de responsabilités politiques dans le processus, pour quelle raison a-t-on décidé de ne pas confier au CRTC l'émission des licences? Le gouvernement fléchira-t-il sur ce point?



[Text]

**Mr. Beatty:** Yes it is a flexible point. I raised in my introductory remarks the fact that people have raised the question of licensing. I am open to consider alternatives, including whether licensing is required at all, let alone by the CRTC or by the government.

I indicated when I was before you previously three key elements that we were hoping to achieve through licensing. First, to enable us to ensure Canadian ownership of the proscribed level. License is the easiest way to do that.

Second, it will be necessary to delineate service areas now for companies. Previously, where Sask Tel was owned by the Saskatchewan government and was serving Saskatchewan and regulated by the government of Saskatchewan, and Manitoba was regulated by Manitoba, there was not great concern about Sask Tel moving into Manitoba and encroaching on Manitoba Tel's territory.

One of the tools we will use now as we move to a national regulation, where provincial boundaries are less important than they have been in the past, will be the tool of licensing to delineate service areas.

With regard to the third concern, there is an undertaking included in the bill, and I have made the undertaking personally many times, that we will meet with the provinces, both in federal-provincial conferences annually and on specific bilateral matters when a particular province is particularly affected. Licensing is one way that we have of giving effect to the decisions that are taken between the federal and provincial governments, and of ensuring those undertakings are carried out. I was looking for a way of ensuring that when we gave our word to a province, we could keep the word and ensure it was adequately followed through.

In terms of licensing as a concept, it is not an end in itself. The goal of the bill was not to create licensing. The goal of the bill was to achieve various policy purposes. Licensing is simply a tool. If the committee has suggestions on a substitute for licensing which will achieve the same goals—

**The Chairman:** Would a power of direction not prove the same three points you just made?

**Mr. Beatty:** It might itself have to be coupled with licensing, exercised in turn by the CRTC as opposed to by the minister, and it would involve our using the directive power more

[Traduction]

**M. Beatty:** Oui. Dans mes observations liminaires, j'ai mentionné que certaines personnes avaient soulevé la question de l'émission des licences. Je veux bien étudier des solutions de rechange, y compris déterminer si des licences sont nécessaires de toute façon, qu'elles soient exigées par le CRTC ou par le gouvernement.

Quand j'ai comparu devant vous auparavant, j'ai précisé trois éléments clés que nous espérons réaliser grâce à l'émission des licences. Tout d'abord, cela nous permettrait de veiller à ce que la propriété canadienne demeure au niveau prescrit. La façon la plus simple de le faire, c'est d'émettre des licences.

Ensuite, il sera nécessaire de cerner les secteurs de services à l'intention des sociétés. Auparavant, quand SaskTel était propriété du gouvernement de la Saskatchewan, qu'elle servait la Saskatchewan et qu'elle était réglementée par le gouvernement de la Saskatchewan, et que la société du Manitoba était réglementée par le Manitoba, on ne s'inquiétait guère de la possibilité que SaskTel exerce ses activités au Manitoba et empiète sur le territoire de Manitoba Tel.

À mesure que nous passerons à une réglementation nationale, l'un des outils que nous utiliserons, à un moment où les frontières provinciales revêtent une importance moindre que par le passé, ce sera l'émission de licences pour cerner les secteurs de services.

En ce qui a trait à la troisième préoccupation, nous nous sommes engagés dans le projet de loi, et je me suis engagé personnellement à de nombreuses reprises, à veiller à rencontrer les représentants des provinces, dans le cadre d'une conférence fédérale-provinciale annuelle et à l'égard de questions bilatérales spécifiques lorsqu'une province particulière est touchée plus précisément. L'émission de licences est une façon dont nous pouvons faire entrer en vigueur les décisions prises par les autorités fédérales et provinciales et veiller à ce que ces engagements soient tenus. Je cherchais une façon de garantir que lorsque nous donnons notre parole à une province, nous puissions tenir parole et veiller à ce que le suivi nécessaire ait lieu.

En ce qui a trait à l'émission de licences en tant que concept, ce n'est pas une fin en soi. Le projet de loi n'avait pas pour objectif de créer des licences. Il visait plutôt à réaliser divers objectifs en matière de politique. L'émission de licences n'est qu'un outil pour ce faire. Si le comité a des suggestions à formuler au sujet d'une autre option qui permettrait de réaliser les mêmes objectifs—

**Le président:** Est-ce qu'un pouvoir directif ne permettrait pas d'atteindre les trois objectifs que vous venez d'énoncer?

**M. Beatty:** Un tel pouvoir pourrait peut-être devoir être assorti de l'émission de licences et être exercé par le CRTC plutôt que par le ministre, et il supposerait que nous utilisions

[Text]

frequently than we had anticipated at outset—more frequently than traditionally has been done with regulatory agencies. But if the view of the committee is that all these goals can be achieved equally effectively in that fashion, and you believe that it is desirable that we construct that sort of a system as opposed to the licensing regime that is in the bill, I am very open. Similarly, if you propose scrapping the licensing system and can tell me how to achieve the goals without licensing, either by the commission or us, I am open to considering that as well. It is simply a tool. It is not something that was one of the ends of the bill.

**The Chairman:** Senator Finlay MacDonald actually put that to Mr. Sherman of the CRTC as an alternative. He asked whether we need licensing at all.

**Senator Graham:** You would also consider a refer-back provision?

**Mr. Beatty:** Yes.

**Senator Graham:** I know you cannot comment on the question of the Unitel decision, which is coming up, we understand on Friday.

**Mr. Beatty:** Did we not go through this last time we were here? I have a sense of déjà vu.

**Senator Graham:** Could you define for us the federal government's view of universal telephone service? What does universal affordable telephone service actually mean to a Canadian in terms of price and quality of service? I would hope it would never mean an old black rotary dial phone.

**Mr. Beatty:** It is a goal to be sought. It is not a goal that one can always achieve. There are some places which are largely inaccessible, or inaccessible at a reasonable cost to service. Each of us could think of areas that are so remote that the only way we could make contact would be through satellite.

I do not think any Canadian anticipates that it is the obligation of the commissioner of the government to ensure that that sort of service is always available.

Our goal is, first, to have, to the greatest extent possible, equal quality of service available no matter what region an individual lives in Canada—that is, a floor under every Canadian; second, affordable service, so that ordinary Canadians—Canadians of modest means can afford to have that basic service without all sorts of bells and whistles and value-added services, but the basic services essential for them to be able to be part of every day society in Canada; and third, quality service.

[Traduction]

ce pouvoir plus fréquemment que nous ne l'avions prévu au départ—plus fréquemment que par le passé dans le cas des organismes de réglementation. Mais si, de l'avis du comité, tous ces objectifs peuvent être réalisés aussi efficacement au moyen d'une telle option, et que vous croyez qu'il est souhaitable que nous mettions en place ce genre de formule plutôt que le régime d'émission des licences que prévoit le projet de loi, je suis ouvert à vos suggestions. De même, si vous proposez de supprimer purement et simplement le régime d'émission des licences et que vous pouvez me dire comment réaliser les objectifs en l'absence de ce régime, que les objectifs soient atteints par le conseil ou par nous, je suis également ouvert à vos suggestions à cet égard. Il s'agit simplement d'un outil. Ce n'est pas l'un des objectifs que visait le projet de loi.

**Le président:** En fait, le sénateur Finlay MacDonald a proposé cette solution de rechange à M. Sherman, du CRTC. Il a demandé pourquoi nous avons besoin de licences de toute façon.

**Le sénateur Graham:** Vous envisageriez également une disposition prévoyant le renvoi de la question?

**M. Beatty:** Oui.

**Le sénateur Graham:** Je sais que vous ne pouvez formuler d'observation au sujet de la décision d'Unitel, qui devrait être rendue vendredi, si nous comprenons bien.

**M. Beatty:** Est-ce qu'on n'a pas abordé cette question la dernière fois où j'étais ici? J'ai un sentiment de déjà vu.

**Le sénateur Graham:** Pourriez-vous définir à notre intention la façon dont le gouvernement fédéral envisage un service téléphonique universel? Qu'est-ce que cela suppose, dans les faits, pour les Canadiens au titre du prix et de la qualité des services? J'espère que ça ne veut pas dire qu'on en revient à un vieux appareil noir à cadran?

**M. Beatty:** C'est un objectif que l'on cherche à atteindre. Ce n'est pas un objectif que l'on peut toujours atteindre. Il y a certains endroits qui sont à peu près inaccessibles, ou inaccessibles à un coût raisonnable. Chacun d'entre nous peut penser à des régions qui sont si isolées que la seule façon d'établir un contact avec elles serait par satellite.

Je crois qu'aucun Canadien ne prévoit qu'il incombe à un vice-président du gouvernement de veiller à ce que ce genre de service soit toujours offert.

Tout d'abord, notre objectif consiste à garantir, le plus possible, une qualité égale des services offerts indépendamment de la région où vit une personne au Canada—en d'autres termes, un plancher, un niveau minimal pour tous les Canadiens; ensuite, un service abordable pour que les Canadiens ordinaires—les Canadiens ayant des moyens modestes peuvent se permettre le service de base sans obtenir nécessairement toutes sortes de fioritures et de services à valeur ajoutée; ils peuvent obtenir les services de base essentiels pour leur



[Text]

The commission itself will define how, in a particular circumstance, those particular goals will be met.

**Senator Graham:** You will not want to comment on the Unitel decision, which is forthcoming, but would your antennae tell you that there might be an appeal after the decision is rendered?

**Mr. Beatty:** I have no antennae on the subject; no views and no knowledge of the subject.

**Senator Graham:** Given that the government sold Telesat to Stentor through Alouette, does that mean that your government supports the bigger is better argument?

**Mr. Beatty:** No.

**Senator Graham:** Would you oppose any further consolidation of the Canadian telecommunications industry?

**Mr. Beatty:** We would have to look at the specific case to see whether it was in the public interest.

**Senator Graham:** Would you agree that we should maintain the restriction that limits BCE to a one-third stake in Teleglobe?

**Mr. Beatty:** That is the policy of the government today. It is the law of the land.

**Senator Graham:** Mr. Wetston says that he is only mandated to examine possible anti-competitive behaviour in the industry. Is this the only test we need apply? Should we not also have a telecommunications industry structure that makes sense in terms of telecom policy, not just competition policy?

**Mr. Beatty:** Sure we should. The commission will look at this as they look at rate hearings. That is precisely what we are doing in the case which I will not mention, which you alluded to earlier.

**Senator Graham:** You referred earlier to the broad consultative process that took place. We had the Canadian Bar Association before us a while back. They said they had not been consulted, but have some useful suggestions. They will report to us.

**The Chairman:** They also had some suggestions on status of the artist.

[Traduction]

permettre de s'intégrer chaque jour dans la société canadienne; et en dernier lieu, un service de qualité.

Le Conseil lui-même définira comment, dans une situation particulière, ces objectifs spécifiques seront atteints.

**Le sénateur Graham:** Vous ne voudrez pas formuler d'observations au sujet de la décision d'Unitel, qui est sur le point d'être rendue, mais vos antennes vous indiquent-elles qu'on pourrait interjeter appel une fois que la décision aura été rendue?

**M. Beatty:** Je n'ai aucune antenne à ce sujet; je ne connais pas la question et je n'ai aucune opinion à cet égard.

**Le sénateur Graham:** Étant donné que le gouvernement a vendu Telesat à Stentor par l'entremise d'Alouette, cela signifie-t-il que votre gouvernement appuie la notion suivant laquelle l'avenir appartient aux grosses entreprises?

**M. Beatty:** Non.

**Le sénateur Graham:** Vous opposeriez-vous à une consolidation accrue de l'industrie canadienne des télécommunications?

**M. Beatty:** Il nous faudrait nous attacher à des cas précis pour voir si cela est dans l'intérêt du public.

**Le sénateur Graham:** Êtes-vous d'accord pour dire que nous devrions maintenir la restriction qui empêche BCE de détenir plus qu'un intérêt d'un tiers dans Téléglobe?

**M. Beatty:** C'est la politique à laquelle souscrit le gouvernement aujourd'hui. C'est la façon de faire.

**Le sénateur Graham:** Au dire de M. Wetston, son mandat ne consiste qu'à étudier un comportement anti-concurrentiel possible au sein de l'industrie. Est-ce là le seul critère qu'il nous faut appliquer? Ne devrions-nous pas posséder une structure de l'industrie des télécommunications qui soit logique en ce qui a trait à la politique en matière de télécommunications, et non pas seulement à la politique en matière de concurrence?

**M. Beatty:** Évidemment. Le Conseil va se pencher sur cette question à mesure qu'il étudiera les tarifs dans le cadre de ses audiences. C'est précisément ce que nous faisons dans le cas que je ne mentionnerai pas, auquel vous avez fait allusion plus tôt.

**Le sénateur Graham:** Vous avez fait allusion plus tôt au vaste processus consultatif qui s'est tenu. Il y a quelque temps, l'Association du barreau canadien a comparu devant nous. Les représentants ont déclaré qu'ils n'avaient pas été consultés, mais ils avaient certaines suggestions utiles. Ils nous présenteront leur rapport à ce sujet.

**Le président:** Ils avaient également certaines suggestions concernant le statut de l'artiste.

[Text]

**Senator Graham:** I do not know when we can anticipate their final report. Do we have it now?

**The Chairman:** We may not receive it before we put in our report.

**Senator Graham:** In a situation of this kind I thought their testimony was very useful. I would urge you in the future to consult the Canadian Bar Association.

**Mr. Beatty:** I have never found lawyers to be shy to offer opinions. They could consider that an open invitation.

**Senator Sylvain:** I wanted to go back to one of the things that I asked you about the last time that you were here, which you indicate that you agree with. It concerns clause seven, the objectives of the act.

The nice thing about making an executive summary, is that you get down to the nitty-gritty and some of the other things.

Your guiding principles are well-stated, but your objectives of the act are beautifully stated on page two. I would just make a small suggestion. You state, "to maintain and increase competitiveness." "Maintain" is not needed. You want to increase competitiveness. If you increase it, you maintain it. You do not need that word.

**Mr. Beatty:** That makes sense to you and me, but we are not lawyers.

**Senator Sylvain:** We will educate them, then, in the English language.

**Mr. Beatty:** In order to confuse us both, I do not know whether Mr. Palmer has looked at that but it makes eminent sense to me.

**Senator Sylvain:** The other one, which states, "to promote Canadian ownership" or to encourage it would be fine. But when you get to guaranteeing things to people, I am not too sure how you guarantee something to someone in this fashion. You can "render" it, however. That was the terminology you used in the first drafting where you rendered Canadians affordable communication. But guarantee it? I do not believe that. There is no way you can guarantee it.

These three sentences here—eliminating the necessary one about culture, politics, and the other little bits that you had in there concerning the social and political fabric—concern the three things the bill aims at. You have stated it nicely there. I wish you had used that, and included it in this version because

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Je ne sais pas à quel moment nous pouvons nous attendre à recevoir leur rapport final. L'avons-nous en notre possession?

**Le président:** Il est possible que nous ne l'ayons pas reçu au moment où nous déposerons le nôtre.

**Le sénateur Graham:** Dans une situation de ce genre, leur témoignage était, à mon avis, très utile. À l'avenir, je vous incite instamment à consulter l'Association du barreau canadien.

**M. Beatty:** Je n'ai jamais connu d'avocats qui répugnaient à donner leur avis. Ils considéreraient cela comme une invitation permanente.

**Le sénateur Sylvain:** Je voulais revenir à une des choses que je vous ai demandées la dernière fois où vous avez comparu devant nous, et vous avez indiqué que vous étiez d'accord. Ma question a trait à l'article 7, aux objectifs de la loi.

Ce qui est bien dans le cas d'un résumé, c'est qu'on passe à l'essentiel et à certaines autres choses.

Les principes directeurs sont bien énoncés, mais les objectifs de la loi sont merveilleusement exprimés à la page deux. J'aimerais simplement formuler une petite suggestion. Vous écrivez «pour maintenir et accroître la compétitivité». Le terme «maintenir» n'est pas nécessaire. Vous voulez accroître la compétitivité. Si vous l'accroissez, vous la maintenez. Vous n'avez pas besoin de ce terme.

**M. Beatty:** Cela a du bon sens à mes yeux et aux vôtres, mais nous ne sommes pas des avocats.

**Le sénateur Sylvain:** Alors, il nous faudra leur apprendre le français.

**M. Beatty:** Pour nous dérouter tous les deux—je ne sais pas si M. Palmer s'est penché sur cette question, mais cela me semble éminemment sensé.

**Le sénateur Sylvain:** L'autre objectif, qui se lit comme suit: «promouvoir l'accession à la propriété des entreprises canadiennes» ou l'encourager serait parfait. Mais quand vous êtes rendu au point de garantir des choses à des gens, je ne sais pas trop comment vous pouvez garantir quelque chose à quelqu'un de cette façon. Vous pouvez lui «permettre l'accès», cependant. C'est le terme que vous avez utilisé dans la première ébauche, quand vous permettiez aux Canadiens l'accès à des communications abordables. Mais garantir quoi que ce soit? Je ne crois pas. Il n'y a aucune façon de le garantir.

Ces trois phrases—si l'on élimine celle qui est nécessaire au sujet de la structure culturelle, politique, et des autres éléments qui s'y trouvaient—la structure sociale et politique—ont trait aux trois objectifs du projet de loi. Vous l'avez énoncé très bien à cet endroit. J'aurais aimé que vous utilisiez un tel



[Text]

it eliminated all the peripheral and redundant stuff that you have in there.

The biggest criticism that we have had of this bill is that it is not focused. This is really a business bill. This is to ensure that our telecommunications industry grows and enriches Canada because without it no one else will get rich if this does not work. This is the thing that replaces the rivers, the log roads, or the railways or the airplanes. This is the new highway that we have to build. That is all you are trying to do here. But you have it mixed up with a lot of other stuff that most people find confusing.

**Mr. Beatty:** It is not strictly a business bill. The other component which is absolutely key is the provision of adequate service to Canadians.

**Senator Sylvain:** That is included in this. That is your third point, which I have left in here.

**Mr. Beatty:** But you described it as a business bill.

**Senator Sylvain:** That is part of business.

**Mr. Beatty:** Except that from the government's perspective it is the raison d'être for the business.

**Senator Sylvain:** Fair enough.

**Mr. Beatty:** It is essential that we see telecommunications as a facilitator that enables all sorts of benefits to be generated for Canadians.

**Senator Sylvain:** You might want to give consideration to limiting the (a),(b), (c) to (h) routines that you have in there and focus on that because that has been the biggest criticism. The three things that you have summarized, seem to pull together the whole intent of the bill and it works out well.

**The Chairman:** Before you leave that area could I piggy-back to one question that you have raised?

**Senator Sylvain:** Yes.

**The Chairman:** I read somewhere that some of the language that you got and some of the words you used in clause 7 arose as a result of certain negotiations that the department had with various provinces over many years. Are there a series of documents from which some of the language in the proposed section 7 clause came and that you as a department are therefore committed to?

[Traduction]

libellé et que vous l'incorporiez dans cette version parce qu'il éliminait tous les éléments périphériques et inutiles qui s'y trouvent.

La principale critique que nous avons entendue au sujet de ce projet de loi, c'est qu'il n'est pas ciblé. En réalité, il s'agit d'un projet de loi qui intéresse les entreprises. Il vise à garantir que notre secteur des télécommunications continue de croître et d'enrichir le Canada parce que sans lui personne ne s'enrichira si ça ne fonctionne pas. C'est la chose qui remplace les rivières, les routes forestières, les chemins de fer ou les avions. C'est la nouvelle route que nous devons construire. Voilà tout ce que vous essayez de faire ici. Mais vous l'avez mélangé à bien d'autres choses que la plupart des gens trouvent déroutantes.

**M. Beatty:** Il ne s'agit pas strictement d'un projet de loi intéressant les entreprises. L'autre composante qui est absolument essentielle est la prestation de services adéquats aux Canadiens.

**Le sénateur Sylvain:** C'est inclus dans le projet de loi. C'est le troisième point que vous soulevez, que j'ai laissé là.

**M. Beatty:** Mais vous l'avez décrit comme un projet de loi intéressant les entreprises.

**Le sénateur Sylvain:** Ça fait partie des affaires.

**M. Beatty:** Sauf que, dans l'optique du gouvernement, c'est la raison d'être des affaires et des entreprises.

**Le sénateur Sylvain:** D'accord.

**M. Beatty:** Il est essentiel que nous percevions les télécommunications comme un facteur de facilitation qui permet de générer toutes sortes d'avantages à l'intention des Canadiens.

**Le sénateur Sylvain:** Vous voudrez peut-être étudier la possibilité de limiter les dispositions a), b), c) à h) que vous avez là et de vous attacher essentiellement à cela parce que c'est cela qui a fait l'objet de la principale critique. Les trois choses que vous avez résumées semblent servir de fil conducteur à tout l'esprit du projet de loi, et ça fonctionne bien.

**Le président:** Avant que vous ne passiez à autre chose, puis-je aller dans le sens d'une question que vous avez soulevée?

**Le sénateur Sylvain:** Oui.

**Le président:** J'ai lu quelque part qu'une partie du libellé que vous avez choisi et certains des termes que vous avez utilisés dans l'article 7 ont résulté de certaines négociations menées par le ministère avec diverses provinces sur un grand nombre d'années. Y a-t-il une série de documents dont a été tirée une partie du libellé de l'article 7 proposé que vous, en tant que ministère, vous êtes engagé à préserver par voie de conséquence?

[Text]

**Mr. Beatty:** Mr. Racine predates my arrival on the scene. He might want to comment on that.

**Mr. Racine:** The inspiration for these objectives came from a multiplicity of sources. I could cite the former bill on broadcasting and telecommunications that was tabled in 1974. Some of these objectives were there already, so that they were "granddaddies" to these objectives. Other objectives are to be found in the agreement that we signed with Manitoba and Alberta. They insisted on certain objectives at the beginning of the agreement.

**The Chairman:** And they are tracked in clause 7.

**Mr. Racine:** Absolutely. All of the elements of these agreements were included in this bill with one exception in the prairie provinces concerning the group of experts. We simply did the group of experts and the exercise is concluded. Every element of the agreement was included in the bill. You have also a list of objectives there.

In the following consultation—maybe not with the Canadian Bar Association but with about every other lawyer in Canada—and in the discussions that we had with the different lawyers from the different companies, we refined these definitions to come up with this final list. So that it was a long process.

**Senator Sylvain:** It looks exactly like what it is: Something done by a rather large committee rather than focused and coherent. It is not coherent the way it is written because it negates itself.

When you say at the bottom of page three that "the ministerial licensing regime is peripheral", do I take it from that that it is not essential—it is just one of those things that you would like to have that does not form an essential part of the act as suggested in your guiding principles?

**Mr. Beatty:** It is not a purpose of the bill to create licensing. The licensing is a means to an end.

If the committee wants to propose ways in which we will achieve the same ends, I am prepared to see licensing scrapped. But we reserve the requirement that we will still be able to achieve those ends and amendments would be in place to do that.

**Senator Sylvain:** One of the things you may agree with is the testimony of Mr. Sherman this afternoon when I asked him about the question of licensing and particularly about this business of exemptions, and the vary and rescind provisions.

If somebody comes in for a licensee he has two doors to knock on. He can knock on the door of the CRTC, although they do not issue licenses; or knock on the minister's door.

[Traduction]

**M. Beatty:** M. Racine est arrivé dans le portrait avant moi. Il voudrait peut-être répondre à cette question.

**M. Racine:** Ces objectifs s'inspirent de multiples sources. Je pourrais citer l'ancien projet de loi relatif à la radiodiffusion et aux télécommunications qui a été déposé en 1974. Certains de ces objectifs étaient déjà là, alors ils étaient en quelque sorte les «ancêtres» des objectifs du projet de loi C-62. D'autres objectifs se retrouvent dans l'accord que nous avons signé avec le Manitoba et l'Alberta. Ces provinces ont insisté sur certains objectifs au début de l'accord.

**Le président:** Et ils se retrouvent dans l'article 7.

**M. Racine:** Absolument. Tous les éléments de ces accords ont été intégrés au projet de loi à l'exception du groupe de spécialistes dans les Prairies. Nous avons simplement réuni le groupe de spécialistes, et l'exercice est terminé. Chaque composante de l'accord a été incorporée au projet de loi. Il renferme également une liste d'objectifs.

Dans la consultation ultérieure—peut être pas avec l'Association du barreau canadien, mais avec à peu près tous les avocats canadiens—et dans le cadre des discussions que nous avons tenues avec les différents avocats des diverses sociétés, nous avons peaufiné ces définitions pour produire la liste définitive. Alors, le processus a été long.

**Le sénateur Sylvain:** Il a exactement l'apparence de ce qu'il est: le fruit du travail d'un comité assez important plutôt qu'un document ciblé et cohérent. Le libellé n'est pas cohérent, parce qu'il se contredit.

Quand vous dites au bas de la page 3 que le régime d'émission de licences par le ministre est périphérique, dois-je comprendre par là qu'il n'est pas essentiel—est-ce seulement une des choses que vous aimeriez voir enchâsser dans la loi mais qui n'est pas une composante essentielle de la loi, comme le laissent entendre vos principes directeurs?

**M. Beatty:** Le projet de loi n'a pas pour objectif de créer l'émission de licences. Cette émission de licences est un moyen de parvenir à ses fins.

Si le comité désire proposer des façons dont nous pouvons réaliser les mêmes objectifs, je suis disposé à faire en sorte que l'émission de licences soit éliminée. Toutefois, nous devons toujours être en mesure de parvenir à ces objectifs, et les modifications seraient en place pour permettre de le faire.

**Le sénateur Sylvain:** Une des choses avec lesquelles vous serez peut-être d'accord, c'est le témoignage de M. Sherman, cet après-midi, quand je l'ai interrogé au sujet de l'émission des licences et plus particulièrement de la question des exemptions, des dispositions d'annulation et de modification.

Si une personne désire obtenir une licence, elle peut frapper à deux portes. Elle peut frapper à la porte du CRTC, même si cet organisme n'émet pas de licence, ou frapper à la porte du



[Text]

But if the minister issues a licence the individual still has to go back to the CRTC. What if the CRTC says no? Then what do you do. Do you just rescind or vary their judgment? So you take over and the CRTC does not have a function.

That seems to be the way this thing plays.

**Mr. Beatty:** We could rescind the decision of the CRTC in any case, if it were our desire to substitute ourselves for the CRTC. But it is not our desire to do so. We could do this even if there were not a licensing regime and nobody had to come to us in the first place. There is still the ability to appeal the decision of the CRTC and to the Governor in Council.

**Senator Sylvain:** The CRTC is still in the agreement that the government still runs the country and they are subject to the regulations or the decisions of the minister. But by opening that you have the Department of Communications and the CRTC, which may at some point be at loggerheads. If you could find some elegant way of being able to do the final ruling without having the licence bit and the conflict that could arise, which seems to be built into this law, that might a better way.

**The Chairman:** You also asked the CRTC about the Broadcasting Act provision, which is to vary. He seemed sympathetic to that as well.

**Senator Sylvain:** That is right. They did quote something about the Broadcasting Act.

**The Chairman:** It concerned the "to set aside and refer" provision.

**Senator Sylvain:** It does seem to have a clause in it that would address this particular problem. You might want to look into it.

A number of people have commented on a number of clauses that are in the Broadcasting Act which they would like transferred to this one. I do not know how much you have looked into that matter.

**Mr. Beatty:** I will welcome the committee's views when it makes its report. I want to minimize instances where there is a divergence between the commission and the government. Where that exists, we will accept our responsibilities. We have responsibility to set policy.

**Senator Sylvain:** There is no doubt about that.

**Mr. Beatty:** We will not shirk that responsibility. I have no interest in seeing gratuitous road blocks being put in the way which makes it difficult for business to function properly.

[Traduction]

ministre. Mais si le ministre émet une licence, la personne doit encore se rendre au CRTC. Qu'arrive-t-il si le CRTC dit non? Alors, que faites-vous? Leur jugement fait-il l'objet d'une modification ou d'une annulation? Alors vous prenez la relève, et le CRTC n'assume aucune fonction.

Cela semble être la façon dont les choses se déroulent.

**M. Beatty:** Nous pourrions annuler la décision du CRTC de toute façon, si nous désirions nous substituer au Conseil. Mais nous n'avons aucunement l'intention de le faire. Nous pourrions le faire même s'il n'y avait pas de régime d'émission de licences et que personne ne devait venir nous voir dès le début. Il est encore possible d'en appeler de la décision du CRTC auprès du gouverneur en conseil.

**Le sénateur Sylvain:** Le CRTC est toujours d'accord sur le fait que le gouvernement dirige le pays et l'organisme est soumis au règlement ou aux décisions du ministre. Mais dans un tel cas, le ministère des Communications et le CRTC pourraient, à un moment donné, se retrouver en conflit. Si vous pouviez trouver une façon élégante de rendre la décision finale sans recourir à l'émission de licences et sans risquer que des conflits se produisent, chose qui semble être incorporée dans le projet de loi, cela pourrait être une meilleure façon de faire.

**Le président:** Vous avez également interrogé le CRTC au sujet de la disposition de la Loi sur la radiodiffusion qui a trait au pouvoir de modification. Le Conseil semblait également d'accord avec cette disposition.

**Le sénateur Sylvain:** C'est exact. Ils ont mentionné quelque chose au sujet de la Loi sur la radiodiffusion.

**Le président:** Cela avait trait à la disposition visant à laisser la question en suspens et à la renvoyer.

**Le sénateur Sylvain:** Il semble y avoir une disposition qui s'attache à ce problème particulier. Vous voudrez peut-être vous pencher sur cette question.

Un certain nombre de personnes ont formulé des observations au sujet de quelques dispositions de la Loi sur la radiodiffusion qu'elles aimeraient voir incorporer au projet de loi à l'étude. Je ne sais pas à quel point vous avez étudié une telle possibilité.

**M. Beatty:** J'accueillerai avec plaisir les opinions du comité lorsqu'il déposera son rapport. Je veux réduire au minimum les cas de divergence d'opinions entre le Conseil et le gouvernement. Lorsqu'il y en aura, nous accepterons nos responsabilités. Il nous incombe d'établir les politiques.

**Le sénateur Sylvain:** Cela ne fait aucun doute.

**M. Beatty:** Nous ne voulons pas échapper à nos responsabilités. Je n'ai aucun intérêt à dresser des obstacles gratuits devant les entreprises pour qu'il soit plus difficile pour elles de fonctionner adéquatement.

[Text]

I should like to have lines that are as clean as possible. One of the reasons I am also reluctant when we get appeals of CRTC decisions to entertain the appeals is that by its nature the CRTC process is transparent. It allows for public scrutiny. The cabinet appeal process does not. You do not have hearings before cabinet with witnesses called with the press present, and so on. This is why I would have these issues resolved, where possible, before the CRTC. However, in some cases they are questions of policy, which are sufficiently fundamental that the government has a responsibility to act. One example of that would be where we reached agreement with a province related to the telecommunications carrier in that province. We then have a good faith obligation to ensure that that is carried out.

Earlier this evening the possibility was raised that we might use the power of directive to achieve that. That is one formulation that one might use.

Earlier in the debate on the bill—not before this committee but in other arenas—I heard some fairly fantastic constructions put upon the bill; that the goal was to use the regulation of federally regulated telecommunications carriers to control culture in Canada. It is an indirect device and this was a nefarious plot by Parliament. Let us get rid of that. Let us take out the word “culture” from the objectives and take out that bit of chaff from the wheat.

**Senator Sylvain:** If you recall I made that suggestion the last time we discussed that.

**Mr. Beatty:** Exactly. It was never our goal. It is not necessary to do that. The other scenario was that I wanted to set myself up as the Czar of telephony in Canada and use this power to issue licenses and decrees.

**Senator Sylvain:** I should like to correct what you are saying. We are not dealing here with you setting yourself up. If this law goes through it will be there for successive ministers of communication and any number of them may be as erudite and well directed as you are, but in some cases they may not be.

**Mr. Beatty:** One of the analysis concentrated on the minister's authority and what the minister was trying to do. The goals that we outlined are what we are trying to achieve. The mechanisms of how we achieve that are matters before the committee.

[Traduction]

J'aimerais que nous tracions des lignes de démarcation le plus clairement possible. Une des raisons pour lesquelles je suis réticent à accueillir des appels lorsqu'on interjette appel de la décision rendue par le CRTC, c'est que par sa nature même, le processus appliqué par le CRTC est transparent. Il permet au public d'avoir connaissance de ses travaux. Le processus d'appel interjeté auprès du Cabinet n'est pas transparent. Le Cabinet ne tient pas d'audiences où les témoins sont convoqués en présence de la presse, etc. Voilà pourquoi j'aimerais que ces problèmes soient résolus, si possible, avant qu'ils soient rendus au CRTC. Toutefois, dans certains cas, il y a des questions de politique si fondamentales qu'il incombe au gouvernement d'agir. Voici un exemple; quand nous sommes parvenus à un accord avec une province en ce qui a trait à une entreprise de télécommunications de la province, nous avons l'obligation, en toute bonne foi, de veiller à ce que les dispositions de l'accord soient appliquées.

Plus tôt ce soir, on a soulevé la possibilité que nous recourions au pouvoir directif pour réaliser cet objectif. C'est là une formulation que l'on pourrait utiliser.

Au début du débat relatif au projet de loi—non pas devant votre comité, mais plutôt dans d'autres instances—j'ai entendu certaines allégations passablement fantastiques qui étaient formulées au sujet du projet de loi; on a allégué entre autres qu'il avait pour objectif de recourir à la réglementation d'entreprises de télécommunications sous compétence fédérale pour contrôler la culture au Canada. Il s'agit d'un outil indirect, fruit d'un complot infâme fomenté par le Parlement. Il faut nous en débarrasser. Supprimons le mot «culture» dans les objectifs de façon à séparer le bon grain de l'ivraie.

**Le sénateur Sylvain:** Vous vous rappellerez que j'avais formulé cette suggestion la dernière fois où nous avons discuté de cette question.

**M. Beatty:** Exactement, cela n'a jamais été notre objectif. Il n'était pas nécessaire de faire cela. L'autre scénario évoqué, c'est que je voulais me proclamer tsar de la téléphonie au Canada et utiliser ce pouvoir pour émettre des licences et des décrets.

**Le sénateur Sylvain:** J'aimerais apporter une correction au sujet de ce que vous dites. Nous ne nous attachons pas ici au fait que vous vous proclamiez quoi que ce soit. Si le projet de loi est adopté, il sera appliqué par les ministres des Communications qui se succéderont, et un certain nombre d'entre eux peuvent être aussi érudits et bien avisés que vous, mais dans certains cas, ce peut ne pas être le cas.

**M. Beatty:** L'une des analyses se focalisait sur les pouvoirs conférés au ministre et sur ce que le ministre essayait de faire. Les objectifs que nous avons énoncés sont ceux que nous essayons de réaliser. Les mécanismes qui nous permettront de le faire sont des questions dont est saisi le comité.



[Text]

My every instinct is that Parliament should not grant to the executive, powers which are unnecessary. It is entirely appropriate that this committee ask us what we want to achieve in this bill and limit us to those tools that we need to achieve that. Unfettered discretionary authority is not desirable.

The one caveat that I am sure my officials would want me to add is that there must be sufficient flexibility in whatever regime we develop that would allow for changing circumstances—that technology and the marketplace evolves as Canadian priorities change. But consistent with that, let us constrain that discretionary authority and you will have no disagreement with me on that.

**Senator Sylvain:** You answered that point very well. After raising the same point with Mr. Sherman this afternoon, he also wants to have a smooth flow of authority and as much as possible no contestation in the administration of a bill. That would be an objective that would be well sought. He also made it clear that he respects that the minister still is the one who has the final say. I think you would want that, and so would we all.

**The Chairman:** I have two questions. The second will be on privacy and the first will be on clause 80.1, the transitional provisions. I realize that it is a fairly technical section but it may well be that it is not clear.

Clause 80.1, in the transitional provisions, deals with the situation where jurisdiction over carriers may be uncertain. This section deems those carriers to hold a licence but only for the transitional period which ends December 31, 1995. A close reading of this provision could lead those carriers to resolve their jurisdictional status before that date or perhaps apply for a licence before that date to avoid any uncertainty.

Could you comment on this possible construction of that section?

**Mr. Beatty:** One argument that is being made is that this is an invitation to telephone companies, currently regulated under provincial jurisdiction, to seek to transfer themselves to federal jurisdiction. That is not our goal. We are not soliciting other telephone companies to do that.

Perhaps the best way to ensure a regime that would be totally neutral would be to allow for a transitional period of five years, fixed that if as a result of court decisions or for any

[Traduction]

Mon instinct me dit que le Parlement ne devrait pas investir l'exécutif de pouvoirs inutiles. Il est parfaitement approprié que votre comité nous demande ce que nous essayons de réaliser au moyen de ce projet de loi et qu'il nous donne accès uniquement aux outils dont nous avons besoin pour parvenir à nos objectifs. Un pouvoir discrétionnaire illimité n'est pas souhaitable.

La réserve que mes représentants officiels veulent assurément que je vous mentionne, c'est que indépendamment du régime élaboré, il doit être suffisamment souple pour nous permettre de nous adapter à l'évolution de la situation—la technologie et le marché doivent évoluer au rythme de l'ordre de priorité du Canada. Dans le même ordre d'idée, nous devons restreindre les pouvoirs discrétionnaires, et je suis sûr que vous serez de mon avis à cet égard.

**Le sénateur Sylvain:** Vous avez très bien répondu à cette question. Lorsque nous avons soulevé la même question avec M. Sherman cet après-midi, il nous a dit que lui aussi voulait une transmission sans heurts des pouvoirs et, autant que possible, veiller à ce que l'administration du projet de loi ne fasse l'objet d'aucune contestation. Cela est un objectif qu'il serait bon de chercher à atteindre. Il a également fait ressortir clairement qu'il respecte le fait que le ministre est encore la personne qui a le dernier mot. Je crois que vous voudriez que ce soit le cas, il en va de même pour nous tous.

**Le président:** J'ai deux questions. La deuxième aura trait à la protection de la vie privée, et la première aura trait à l'article 80.1, les dispositions transitoires. Je comprends qu'il s'agit d'un article passablement technique, mais peut-être est-ce parce qu'il n'est pas clair.

En ce qui a trait aux dispositions transitoires, l'article 80.1 s'attache à une situation où la compétence de qui relèvent les entreprises peut être incertaine. Dans cet article, ces entreprises sont réputées être titulaires d'une licence, mais uniquement pour la période transitoire, qui se termine le 31 décembre 1995. Une lecture attentive de cette disposition pourrait pousser ces entreprises à essayer de préciser leur situation à ce titre avant cette date ou peut-être encore à demander une licence avant cette date pour éviter toute incertitude.

Pourriez-vous formuler certaines observations au sujet de l'interprétation éventuelle de cette section?

**M. Beatty:** Un argument que l'on fait valoir, c'est que ces dispositions invitent les sociétés de téléphone, qui sont actuellement sous compétence provinciale, à chercher à relever de la compétence du fédéral. Là n'est pas notre objectif. Nous n'essayons pas d'inciter d'autres sociétés de téléphone à faire cela.

La meilleure façon de mettre sur pied un régime qui serait totalement neutre consisterait peut-être à prévoir une période de transition de cinq ans en prévoyant que si, à la suite d'une

[Text]

other reason a company shifted into federal jurisdiction it would be deemed to be licensed for a period of five years from whatever the date of the decision. This would create a regime that was neutral. No one could make the claim that we are fishing for provincially regulated companies and trying to keep them federal.

**The Chairman:** Since you were last here the privacy commissioner and a number of intervenors have commented on privacy problems. Clause 46 really does not address privacy head on. The only allusion to privacy is in clause 7.

In the Bank Act, clause 459, there is a general discretion that is given as follows:

The Governor in Council--

Which here could be substituted with the CRTC. It goes on to state:

... may make regulations governing the use by a bank of any information supplied to the bank by its customers.

I put that to Mr. Sherman of the CRTC and asked him if he would like to see something like that enshrined in the legislation. He did not seem to think it was necessary, but in my judgment the way that clause 46 is drafted now leaves a lot to be desired. It does not give the protection that the Canadian public is entitled to in relation to the types of invasions of their privacy that may occur as telecommunications advances. How would you feel if there were language such as that recommended? This kind of language has been used in the Insurance Act, Bills C-26 and C-34, the Trust and Loan Act.

**Mr. Beatty:** The whole issue of privacy is one which is a key concern both to the public at large and certainly to me personally.

Since I last met with you I defended my estimates before the House of Commons committee. I indicated that we would be undertaking an exercise of seeking public input in the development of principles for privacy for telecommunications.

This morning I met with an ad hoc advisory committee of experts from outside the government and the Privacy Commissioner, seeking advice on draft principles my department has been working on, with a view to publishing those principles in the *Canada Gazette*, I would hope within the next several days, and seeking public comment on that over the course

[Traduction]

décision d'un tribunal ou pour toute autre raison, une société se retrouve sous compétence fédérale, elle serait présumée être titulaire d'une licence pour une période de cinq ans à partir de la date où la décision a été rendue. Cela créerait un régime neutre. Personne ne pourrait alléguer que nous cherchons à attirer des sociétés sous compétence provinciale et à les garder sous compétence fédérale.

**Le président:** Depuis la dernière fois où vous avez comparu devant notre comité, le Commissaire à la protection de la vie privée et un certain nombre d'intervenants se sont prononcés au sujet de problèmes liés à la protection de la vie privée. L'article 46 ne s'attaque pas vraiment directement à cette question. La seule allusion à la protection de la vie privée se trouve à l'article 7.

Dans la Loi sur les banques, à l'article 459, on parle d'un pouvoir discrétionnaire général de la façon suivante:

Le gouverneur en conseil—

auquel on peut substituer ici le CRTC,

peut, par règlement, régir l'utilisation par la banque des renseignements obtenus de ses clients.

J'ai présenté cette question à M. Sherman, du CRTC, et je lui ai demandé s'il aimerait qu'une telle disposition soit enchâssée dans le projet de loi. Il ne semble pas croire que cela était nécessaire, mais à mon avis, la façon dont l'article 46 est rédigé à l'heure actuelle laisse beaucoup à désirer. L'article ne donne pas au public canadien la protection à laquelle il a droit en ce qui a trait aux genres d'ingérences dans la vie privée qui peuvent résulter de progrès en matière de télécommunications. Que diriez-vous si l'on adoptait un libellé comme celui qui a été recommandé? Ce genre de libellé a été utilisé dans la Loi sur les assurances, dans les projets de loi C-26 et C-34, dans la loi sur les sociétés du fiducie et les sociétés de prêt.

**M. Beatty:** Toute la question de la protection de la vie privée est une préoccupation majeure pour l'ensemble du public et, certainement, pour moi-même.

Depuis la dernière fois où je vous ai rencontrés, j'ai défendu mon budget devant le comité de la Chambre des communes. J'ai indiqué que nous essaierions d'obtenir la participation du public dans l'élaboration de principes sous-tendant la protection de la vie privée au regard des télécommunications.

Ce matin, j'ai rencontré les membres d'un comité consultatif spécial composé de spécialistes de l'extérieur du gouvernement et du Commissaire à la protection de la vie privée; on cherchait à obtenir des conseils au sujet d'une ébauche de principes sur laquelle mon ministère travaillait, en vue de publier ces principes dans la *Gazette du Canada*, d'ici les



*[Text]*

of the summer and, before the end of the year, issuing a final set of privacy principles.

One of the issues that we want to look at is whether these principles should be statutory, should be enforced through the regulatory system, whether voluntary compliance is adequate or whether principles are necessary at all.

My prejudice at the outset is that such principles are needed and desirable. Stentor is working on their own set of principles and what they are looking at appears promising.

One of the questions I raised when I met with the ad hoc committee today was how would we give effect to this. One of the members of the committee raised the question of Bill C-62 and asked whether they should be writing the provisions into this bill. My concern is that it would preempt the public consultation we will have with regard to privacy principles. Bill C-62, however, gives the power of direction to the commission. My inclination at this point is that if the result of the public consultation is that it would be desirable to have some regulatory teeth, we could do it in one of two ways. We can change the statute in some way or we can introduce legislation to do that. We should not slow down this legislation. The second is that if it is possible to achieve it through a directive to the CRTC, it might be desirable to have a coherent discussion on privacy, a statement of those principles and to set benchmarks for the CRTC on the dealings on telecommunications where it will be required to keep personal privacy foremost among its concerns and to test any decision it takes against those principles.

I asked the members of the committee if they could envisage circumstances where we would have to go beyond the directive and look at some changes to the law to achieve it. There seemed to be a consensus that use of the directive would cover any circumstance that we are concerned about. Then there are other actions the industry or Department of Communications may want to take; for example, educational activities to inform people that when they are using a cellular telephone, it is a radio they are using. That is not something you want to pass a law on, but you need to inform people so they can make an informed choice.

*[Traduction]*

quelques prochains jours, je l'espère, et l'on cherchera à obtenir des observations du public à ce sujet au cours de l'été de façon à pouvoir publier, d'ici la fin de l'année, une série définitive de principes sous-tendant la protection de la vie privée.

Certaines des questions sur lesquelles nous désirons nous pencher sont les suivantes: ces principes devraient-ils être enchâssés dans une loi, devraient-ils être appliqués dans le cadre de règlements, le respect volontaire est-il une solution adéquate, ou encore, les principes sont-ils nécessaires de toute façon?

Dès le départ, j'étais convaincu que ces principes étaient nécessaires et souhaitables. Stentor travaille à établir son propre ensemble de principes, et ce sur quoi cette société se penche semble prometteur.

Une des questions que j'ai soulevées lorsque j'ai rencontré les membres du comité spécial aujourd'hui, c'est de quelle façon nous pouvions appliquer cela. Un des membres du comité a soulevé la question du projet de loi C-62 et a demandé si le comité devrait incorporer les dispositions en question dans ce projet de loi. Ce qui me préoccupe, c'est que cela minerait la consultation du public que nous mènerons en ce qui a trait aux principes sous-tendant la protection de la vie privée. Toutefois, le projet de loi C-62 fournit le pouvoir directif au conseil. Au point où nous en sommes, je serais porté à dire que s'il ressort de la consultation du public que le règlement devrait s'assortir de certaines mesures de coercition, cela devrait être mis en place de l'une de deux façons. Nous pouvons modifier d'une façon ou d'une autre le texte législatif ou nous pouvons adopter une autre loi pour le faire. Nous ne devrions pas ralentir le processus d'adoption de ce projet de loi. Ensuite, s'il est possible d'y parvenir au moyen d'une directive adressée au CRTC, il pourrait être souhaitable de tenir des discussions cohérentes sur la protection de la vie privée, d'énoncer ces principes et d'établir à l'intention du CRTC des repères concernant toute transaction relative aux télécommunications dans le cadre de laquelle il sera nécessaire de privilégier la protection de la vie privée et de mettre à l'essai toute décision rendue par le conseil qui va à l'encontre de ces principes.

J'ai demandé aux membres du comité s'ils pouvaient envisager certaines situations où nous devrions aller au delà de la directive et étudier la possibilité d'apporter certaines modifications à la loi pour réaliser nos objectifs. Les membres semblaient s'entendre sur le fait que le recours à la directive permettrait de faire face à toute situation qui nous préoccupe. Ensuite, l'industrie ou le ministère des Communications pourrait vouloir prendre d'autres mesures; par exemple, des activités éducatives visant à informer le public du fait que, lorsqu'on utilise un téléphone cellulaire, c'est une radio qu'on utilise. Cela n'est pas quelque chose que l'on désire légiférer,

[Text]

**The Chairman:** The power to inform and enforce may need the power of statute.

**Mr. Beatty:** The commission has enormous discretion. In any of their decisions on tariffs of the various carriers they have the ability to apply a wide range of conditions. Certainly it would seem to me that a statement incorporating principles to protect personal privacy in telecommunications would be a very good context in which to set those decisions. My preference would be to leave the bill as it is today, notwithstanding my strong feelings with regard to privacy, and let the other process run its course. We will publish those principles in the *Canada Gazette* shortly and invite participation. I will try to have the government's position known by the end of the year.

**The Chairman:** On behalf of the committee I would like to thank you and your officials for coming and for bringing to an end this pre-study of Bill C-62. Because of the use of technology we have now in computer the key statements of every witness who has appeared before us by subject matter and by clause of the bill. Every member of the committee tonight at 9 o'clock will get a copy of that booklet. In addition we have a list of questions that can be asked about everyone of the clauses on which the witnesses have commented. Tomorrow at 9 a.m. we will meet *in camera* to begin our review of what we will put in our report. We hope to have a report before the house rises and that it will be of help to you in your future work on this bill.

**Mr. Beatty:** If I could repeat one final time my sincere appreciation to members of the committee. This has been an extremely useful process for us. As a result, there will be a better bill. It has been very expeditious. In my view this pre-study has probably facilitated the passage of the bill through Parliament. I have had the opportunity to chat with a number of witnesses who came before the committee, all of whom found the quality of the questioning first rate. I thank the committee and staff for the extremely fine work they have done.

The committee adjourned.

[Traduction]

mais il faut informer les gens pour qu'ils puissent faire un choix informé.

**Le président:** Le pouvoir d'informer et d'appliquer la loi peut exiger la mise en place d'une loi.

**M. Beatty:** Le Conseil dispose d'un pouvoir discrétionnaire énorme. Dans n'importe laquelle de ses décisions concernant les tarifs des diverses entreprises, il est en mesure d'appliquer une vaste gamme de conditions. Assurément, il me semble qu'un énoncé des principes visant la protection de la vie privée incorporés dans le projet de loi sur les télécommunications favoriserait l'établissement d'un excellent contexte pour ces décisions. Je préférerais laisser le projet de loi dans sa forme actuelle, malgré mes sentiments bien arrêtés en ce qui a trait à la protection de la vie privée, et on devrait laisser l'autre processus se dérouler. Nous allons publier sous peu ces principes dans la *Gazette du Canada* et inviter le public à nous faire part de son opinion. Je vais essayer de faire connaître la position du gouvernement d'ici la fin de l'année.

**Le président:** Au nom du comité, j'aimerais vous remercier vous et vos représentants officiels d'être venus nous rencontrer de façon à ce que nous puissions mettre fin à l'étude préliminaire du projet de loi C-62. Grâce à l'utilisation de la technologie, les déclarations importantes de chaque témoin qui a comparu devant nous sont consignées sur ordinateur par thème et par article du projet de loi. Ce soir, à 21 h, chacun des membres du comité recevra un exemplaire de cette brochure. En outre, nous avons compilé une liste de questions qui ont été posées au sujet de chacune des dispositions du projet de loi qu'ont commentées les témoins. Demain, à 9 h, nous nous rencontrerons à huis clos pour entreprendre l'étude de la teneur de notre rapport. Nous espérons pouvoir soumettre notre rapport avant que la Chambre ne reprenne ses travaux, et que cela vous sera d'une utilité certaine dans le cadre de vos travaux futurs sur le projet de loi.

**M. Beatty:** Je tiens à répéter une dernière fois que j'apprécie sincèrement ce que font les membres du comité. Le processus a été extrêmement utile pour nous. Par conséquent, le projet de loi s'en trouvera amélioré. Le processus a été très rapide. À mon avis, cette étude préliminaire a probablement facilité l'adoption du projet de loi par le Parlement. J'ai eu l'occasion de discuter avec un certain nombre de témoins qui ont comparu devant le comité, et tous ont trouvé que les questions qui leur avaient été posées étaient d'une grande qualité. Je remercie les membres du comité ainsi que le personnel de l'excellent travail accompli.

Le comité suspend ses travaux.

























*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

*From the Department of External Affairs and International Trade:*

Meriel Bradford, Assistant Chief Negotiator, Office of North American Free Trade Negotiations—Services.

*From the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission:*

L.R. Sherman, Vice-Chairman;  
Allan Rosenzweig, General Counsel, Telecommunications;  
Ian Scott, Chief Regulatory Research, Telecommunications.

*From the Department of Communications:*

Michael Binder, Assistant Deputy Minister;  
Paul Racine, Assistant Deputy Minister, Communications Policy;  
Philip Palmer, General Counsel, Director, Legal Services;  
Doug MacEwen, Manager, Industry Structure Analysis, Telecommunications Policy Branch;  
Elizabeth Gilhooly, General Counsel, Legal Services.

*Du ministère des Affaires extérieures et du commerce extérieur:*

Meriel Bradford, Négociateur en chef adjoint, Bureau des négociations sur le libre-échange nord-américain—Services.

*Du Conseil de la radio-diffusion et des télécommunications canadiennes:*

L.R. Sherman, vice-président;  
Allan Rosenzweig, avocat général, télécommunications;  
Ian Scott, chef recherche en réglementation, télécommunications.

*Du ministère des Communications:*

Michael Binder, sous-ministre adjoint;  
Paul Racine, sous-ministre adjoint, politique des communications;  
Philip Palmer, avocat général, directeur, services juridiques;  
Doug MacEwen, gestionnaire, analyse de la structure de l'industrie, Politique des télécommunications;  
Elizabeth Gilhooly, avocat général, services juridiques.





Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92

## SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER

Tuesday, June 9, 1992  
Wednesday, June 10, 1992  
Thursday, June 11, 1992

**Issue No. 22**

**Eleventh Proceedings on:**  
Examination of the subject-matter of  
Bill C-62, An Act respecting telecommunications

**Seventh Proceedings on:**  
The inquiry into CN Rail to sell  
the main railway line between  
Truro and Sydney, Nova Scotia

**First Proceedings on:**  
Examination of Bill C-33, An Act respecting  
the use of foreign ships and non-duty  
paid ships in the coasting trade

*(Continued on next page)*

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992

## SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER

Le mardi 9 juin 1992  
Le mercredi 10 juin 1992  
Le jeudi 11 juin 1992

**Fascicule n° 22**

**Onzième fascicule concernant:**  
Étude de la teneur du Projet de loi C-62,  
Loi concernant les télécommunications

**Septième fascicule concernant:**  
Enquête sur la décision du CN Rail  
de vendre la voie principale reliant  
Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse

**Premier fascicule concernant:**  
Étude du Projet de loi C-33, Loi concernant  
l'utilisation de navires étrangers et de navires non  
dédouanés pour le cabotage

*(Suite à la page suivante)*

---

APPEARING:

The Honourable Jean Corbeil  
Minister of Transport

---

WITNESSES:

(See back cover)

---

COMPARAÎT:

L'honorable Jean Corbeil  
Ministre des Transports

---

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE  
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, *Chairman*

The Honourable B. Alasdair Graham, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*Murray
Buchanan	(or Lynch-Staunton)
Forrestall	Petten
*Frith	Spivak
(or Molgat)	Stewart
MacDonald ( <i>Halifax</i> )	Sylvain

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Changes in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Ross substituted for that of the Honourable Senator Sylvain (June 9, 1992).

The name of the Honourable Senator Atkins substituted for that of the Honourable Senator Eyton (June 9, 1992).

The name of the Honourable Senator Comeau substituted for that of the Honourable Senator Buchanan (June 9, 1992).

The name of the Honourable Senator Corbin substituted for that of the Honourable Senator Stollery (June 10, 1992).

The name of the Honourable Senator Stewart substituted for that of the Honourable Senator Perrault (June 10, 1992).

The name of the Honourable Senator Thériault substituted for that of the Honourable Senator Stewart (June 10, 1992).

The name of the Honourable Senator Sylvain substituted for that of the Honourable Senator Ross (June 11, 1992).

The name of the Honourable Senator Eyton substituted for that of the Honourable Senator Atkins (June 11, 1992).

The name of the Honourable Senator Buchanan substituted for that of the Honourable Senator Comeau (June 11, 1992).

The name of the Honourable Senator Rossiter substituted for that of the Honourable Senator Eyton (June 11, 1992).

The name of the Honourable Senator Stewart substituted for that of the Honourable Senator Thériault (June 11, 1992).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Donald H. Oliver

*Vice-président:* L'honorable B. Alasdair Graham

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*Murray
Buchanan	(ou Lynch-Staunton)
Forrestall	Petten
*Frith	Spivak
(ou Molgat)	Stewart
MacDonald ( <i>Halifax</i> )	Sylvain

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Ross est substitué à celui de l'honorable sénateur Sylvain (le 9 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Atkins est substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton (le 9 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Comeau est substitué à celui de l'honorable sénateur Buchanan (le 9 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Corbin est substitué à celui de l'honorable sénateur Stollery (le 10 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Stewart substitué à celui de l'honorable sénateur Perrault (le 10 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Thériault substitué à celui de l'honorable sénateur Stewart (le 10 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Sylvain est substitué à celui de l'honorable sénateur Ross (le 11 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Eyton substitué à celui de l'honorable sénateur Atkins (le 11 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Buchanan substitué à celui de l'honorable sénateur Comeau (le 11 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Rossiter substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton (le 11 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Stewart substitué à celui de l'honorable sénateur Thériault (le 11 juin 1992).

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*,  
Wednesday, March 25, 1992:

"Pursuant to Rule 67(3), the question being put on the motion of the Honourable Senator Lynch-Staunton, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of Bill C-62, An Act respecting telecommunications, in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto.

The names being called they were taken down as follows:

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mercredi 25 mars 1992:

«Conformément à l'article 67(3) du Règlement, la motion de l'honorable sénateur Lynch-Staunton, appuyée par l'honorable sénateur Roblin, c.p.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications, avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant, est mise aux voix.

Le Sénat, à l'appel des noms, de prononce comme suit:

**YEAS—POUR****The Honourable Senators—les honorables sénateurs**

Atkins	Carney	Doyle	MacDonald ( <i>Halifax</i> )	Roblin
Balfour	Chaput-Rolland	Grimard	Murray	Ross
Barootes	Cochrane	Kelleher	Nurgitz	Rossiter
Beaudoin	Cogger	Keon	Ottenheimer	Simard
Bélisle	Comeau	Kinsella	Postras	Spivak
Berntson	David	Lavoie-Roux	Robertson	Tremblay—36
Bolduc	Di Nino	Lynch-Staunton		
Buchanan	Doody			

**NAYS—CONTRE****The Honourable Senators—les honorables sénateurs**

Bonnell	Fairbairn	Hays	Marsden	Stanbury
Bosa	Frith	Hébert	Molgat	Stewart
Corbin	Graham	Leblanc ( <i>Saurel</i> )	Neiman	Thériault—19
Everett	Haidasz	Marchand	Sparrow	

**ABSTENTIONS****The Honourable Senators—les honorables sénateurs**

Nil/Aucun

Therefore, the motion was adopted."

En conséquence, le motion est adoptée.»

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*,  
Wednesday, December 11, 1991:

"The Honourable Senator Graham moved, seconded by the Honourable Senator Olson, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be empowered to inquire into and report upon the decision of Canadian National Railways to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia; and

That the Committee present its Report no later than April 14, 1992.

After debate,

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mercredi 11 décembre 1991:

«L'honorable sénateur Graham propose, appuyé par l'honorable sénateur Olson, C.P.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à faire enquête et rapport sur la décision du Canadien National de vendre la voie ferrée principale reliant Truro à Sydney, en Nouvelle-Écosse; et

Que le Comité présente son rapport au plus tard le 14 avril 1992.

Après débat,



The question being put on the motion, it was adopted.”

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*,  
Thursday, May 21, 1992:

“Resuming the debate on the motion of the Honourable Senator Rossiter, seconded by the Honourable Senator DeWare, for the second reading of Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Rossiter moved, seconded by the Honourable Senator DeWare that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.”

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du jeudi 21 mai 1992:

«Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Rossiter, appuyée par l'honorable sénateur DeWare, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage.

Après débat.

La motion, mise au voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Rossiter, appuyée par l'honorable sénateur DeWare, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise au voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Gordon L. Barnhart

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, JUNE 9, 1992

(26)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in room 250 East Block, at 9:10 a.m., the Chairman, the Honourable Donald H. Oliver, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Buchanan, Forrestall, Graham, Oliver, Spivak and Sylvain. (7)

*In attendance:* Professor Hudson Janisch of the Faculty of Law, University of Toronto, Counsel to the Committee, Susan Alter and René Lemieux from the Research Branch of the Library of Parliament and Mr. Bruce Carson.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, March 25, 1992, the Committee continued its examination of the subject-matter of Bill C-62, An Act respecting telecommunications.

The Committee considered a draft report.

At 11:45 a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, JUNE 10, 1992

(27)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met *in camera* this day in room 257 East Block, at 6:40 p.m., the Chairman, the Honourable Donald H. Oliver, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Atkins, Comeau, Corbin, Forrestall, Graham, Lynch-Staunton, MacDonald, Molgat, Oliver, Petten, Spivak and Thériault. (14)

*Other Senator present:* The Honourable Senator Buchanan.

*In attendance:* John Christopher and David Johansen from the Research Branch of the Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official Reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, December 11, 1991, the Committee continued its inquiry into and report upon the decision of Canadian National Railways to sell the main railway line between Truro and Sydney, Nova Scotia.

The Committee considered a draft report.

After debate,

The Honourable Senator MacDonald (Halifax) moved,—That the Committee concur in the draft report and

## PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 9 JUIN 1992

(26)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 10, dans la salle 250 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Buchanan, Forrestall, Graham, Oliver, Spivak et Sylvain (7).

*Présents:* Professeur Hudson Janisch de la Faculté de droit, Université de Toronto, avocat conseil du Comité, Susan Alter et René Lemieux du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement et M. Bruce Carson.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 25 mars 1992, le Comité poursuit l'examen du projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications.

Le Comité examine un projet de rapport.

À 11 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

LE MERCREDI 10 JUIN 1992

(27)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos aujourd'hui à 18 h 40, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Atkins, Comeau, Corbin, Forrestall, Graham, Lynch-Staunton, MacDonald, Molgat, Oliver, Petten, Spivak et Thériault (13).

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Buchanan.

*Présents:* John Christopher et David Johansen du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 11 décembre 1991, le Comité poursuit son enquête sur la décision du CN Rail de vendre la voie principale reliant Truro à Sydney en Nouvelle-Écosse.

Le Comité examine un projet de rapport.

Après débat,

L'honorable sénateur MacDonald (Halifax) propose,— Que le Comité approuve le projet de rapport et autorise le person-



authorize the staff to make the necessary editorial and typographical changes.

After debate,

In amendment, the Honourable Senator Corbin moved,—That the Committee concur in the draft report and authorize the staff to make the necessary editorial and typographical changes but that the Draft Report be amended on page 35 and 36 by striking out all the paragraphs after the heading “Recommendations” and substituting the following:

“Whereas the Truro to Sydney line is an integral part of the “national railway” system;

Whereas rail transportation between Truro and Sydney is absolutely necessary to certain industries fundamental to the economic viability of eastern Nova Scotia;

Whereas the privatization of the Truro to Sydney line would relieve the Government of Canada of any obligation to assure both the continued operation and the safe operation of rail service between Truro and Sydney;

Whereas the privatization of the Truro to Sydney line would have the effect of imposing all or almost all the responsibility for ensuring both the regulation and continued operation of the line on the Government of the Province of Nova Scotia, a responsibility that Government has declined to assume;

We recommend that the National Transportation Agency consider making a determination that the privatization of the railway between Truro and Sydney would not be in the public interest.

Moreover we recommend that the Government of Canada continue to ‘entrust’ the management and control of the Truro to Sydney line to CN, and that CN be directed to put adequate resources and personnel in place to ensure that the potential of the Truro to Sydney line is fully realized.”

After debate,

On division, the Motion was resolved in the negative.

After debate,

In amendment, the Honourable Senator Forrestall moved,—That the Committee concur in the draft report and authorize the staff to make the necessary editorial and typographical changes but that the Draft Report be amended on page 35 and page 36 by striking out in recommendation number 1

(a) the phrase “That the Government of Nova Scotia rescind its present position” and substituting the following:

“That the Government of Nova Scotia should urgently reconsider its present position”;

(b) the phrase “The Committee has examined the performance of shortline operators in the United States and is persuaded” and substituting the following:

nel à y apporter les modifications rédactionnelles et typographiques nécessaires.

Après débat,

Comme modification, l’honorable sénateur Corbin propose,—Que le Comité approuve le projet de rapport et autorise le personnel à y apporter les modifications rédactionnelles et typographiques nécessaires, mais qu’on modifie le projet de rapport aux pages 35 et 36 en remplaçant tous les paragraphes sous la rubrique «Recommendations» par les suivants:

«Attendu que la ligne reliant Truro et Sydney fait partie intégrante du «réseau ferroviaire national»;

Attendu que le transport ferroviaire entre Truro et Sydney est absolument nécessaire pour certaines industries fondamentales à la viabilité économique de l’est de la Nouvelle-Écosse;

Attendu que la privatisation de la ligne reliant Truro et Sydney dégagerait le gouvernement du Canada de toute responsabilité pour ce qui est d’assurer le maintien et la sécurité du service ferroviaire entre ces deux localités;

Attendu que la privatisation de la ligne reliant Truro et Sydney obligerait le gouvernement de la province de la Nouvelle-Écosse à assumer l’entière responsabilité ou presque de la réglementation et du maintien du service sur cette ligne et que ce gouvernement refuse d’assumer cette responsabilité;

Nous recommandons que l’Office national des transports du Canada envisage de déterminer qu’il ne serait pas dans l’intérêt public de privatiser la voie ferroviaire reliant Truro et Sydney.

Nous recommandons également que le gouvernement du Canada continue de confier la gestion et le contrôle de la ligne reliant Truro et Sydney au CN et que le CN soit tenu de prévoir les ressources et le personnel nécessaires pour assurer la réalisation pleine et entière du potentiel de cette ligne.»

Après débat,

La motion, mise aux voix, est rejetée.

Après débat,

Comme modification, l’honorable sénateur Forrestall propose,—Que le Comité approuve le projet de rapport et autorise le personnel à y apporter les modifications rédactionnelles et typographiques nécessaires, mais qu’on modifie le projet de rapport aux pages 35 et 36 en remplaçant, dans la recommandation numéro 1,

a) les mots «Que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse renonce à sa position actuelle» par les suivants:

«Que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse réexamine de toute urgence sa position actuelle»;

b) les mots «Le Comité a examiné les résultats obtenus par les exploitants de voie secondaire aux États-Unis et a persuadé» par les suivants:

"The Committee has examined the performance of shortline operators in both the United States and Canada".

After debate,

The question being put on the motion as amended, it was adopted on division.

The Honourable Senator Molgat moved,—That the amendment proposed by Senator Corbin be indicated in the report as being the position of the Liberal minority on the Committee.

After debate,

The question being put on the motion as amended, it was adopted on division.

At 10:30 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

---

THURSDAY, JUNE 11, 1992

(28)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in room 257 East Block, at 12:30 p.m., the Chairman, the Honourable Donald H. Oliver, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Forrestall, Graham, Oliver, Petten, Rossiter, Stewart and Sylvain (7).

*Other Senators present:* The Honourable Senators Lawson and Thériault (2).

*In attendance:* Mr. John Christopher from the Research Branch of the Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 21, 1992, the Committee began its examination of Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade.

*Appearing:* The Honourable Jean Corbeil, Minister of Transport.

*Witnesses*

*From Transport Canada:*

Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;

André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs, Policy and Coordination;

Bruce Bowie, Director, Marine Policy.

The Honourable Jean Corbeil, Minister of Transport made introductory remarks and along with Messrs. Pageot and Bowie and Mrs. Greene answered questions.

«au Canada».

Après débat,

La motion modifiée, mise au voix, est adoptée avec dissidence.

L'honorable sénateur Molgat propose,—Que la modification proposée par le sénateur Corbin soit indiquée dans le rapport comme étant la position de la minorité libérale du Comité.

Après débat,

La motion modifiée, mise aux voix, est adoptée avec dissidence.

À 22 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

---

LE JEUDI 11 JUIN 1992

(28)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 12 h 30, dans la salle 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Forrestall, Graham, Oliver, Petten, Rossiter, Stewart et Sylvain (7).

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs Lawson et Thériault (2).

*Présents:* M. John Christopher du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 21 mai 1992, le Comité commence l'examen du projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage.

*Comparait:* L'honorable Jean Corbeil, ministre des Transports.

*Témoins*

*De Transports Canada:*

Moya Greene, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination;

André Pageot, directeur général, Politique et programme maritimes, Politiques et coordination;

Bruce Bowie, directeur, Politique maritime.

L'honorable Jean Corbeil, ministre des Transports, fait un exposé d'introduction, puis répond aux questions avec MM. Pageot et Bowie et M<sup>me</sup> Greene.



At 2:00 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

À 14 heures, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTEST:*

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du Comité*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, June 11, 1992

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-33, respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade, met this day at 12:30 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Donald H. Oliver** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Good day honourable senators and Mr. Minister. I wish to extend a very warm welcome to the Minister of Transport and invite him to participate in the opening of our discussions on Bill C-33, the coasting trade act.

Minister, I believe you have some opening remarks you would like to make. Following that we would like to have an opportunity to put some questions to you arising from the bill and your remarks.

**Mr. Jean Corbeil, Minister of Transport:** Thank you Mr. Chairman and honourable senators. Do we have any time constraints? My opening remarks are rather lengthy.

**The Chairman:** We have no problem, Minister. Take your time.

**Senator Corbin:** As you know, ministers have plenty of time too.

I am pleased to have the opportunity to speak with you this afternoon about Bill C-33, an act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade. This is an important bill for the maritime industry in Canada. I appreciate your interest in this vital segment of our economy.

Action to update the coasting trade of Canada began with the commissioning of the Darling Inquiry in 1968. Bill C-33 is the fourth bill which has come before the government for the same purpose since that time. I will not bore with you the long history that has led to the present bill. Suffice it to say that after many years of trying, I am confident that the present bill will serve the industry and Canada very well. I would like to outline for you the key provisions of the bill and the reasons why certain other provisions were not included.

The over-all objective is to codify existing practices already in place as a result of the policies adopted by Canada with respect to the coasting trade. These have developed over the

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 11 juin 1992

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été déposé le projet de loi C-33 concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage, se réunit aujourd'hui à 12 h 30 pour examiner ledit projet de loi.

**Le sénateur Donald H. Oliver** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Honorables sénateurs, monsieur le Ministre, bonjour. Je souhaite la plus cordiale des bienvenues au ministre des Transports que j'invite à participer au début de nos travaux sur le projet de loi C-33 concernant le cabotage.

Monsieur le Ministre, je crois que vous voulez faire une déclaration préliminaire, après quoi nous aimerions vous poser des questions découlant du projet de loi et de votre déclaration.

**M. Jean Corbeil, ministre des Transports:** Merci monsieur le président, honorables sénateurs. Est-ce que nous sommes bousculés par le temps? Ma déclaration est assez longue.

**Le président:** Tout va bien, monsieur le Ministre, prenez votre temps.

**Le sénateur Corbin:** C'est bien connu, les ministres ont aussi beaucoup de temps.

Je suis très heureux d'avoir l'occasion, cet après-midi, de vous entretenir du projet de loi C-33, qui concerne l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage. Il s'agit d'un important projet de loi pour l'industrie maritime au Canada et je vous suis reconnaissant de l'intérêt que vous portez à ce secteur vital de notre économie.

Les travaux de modernisation de la loi sur le cabotage au Canada ont débuté en 1968, date à laquelle on avait mandaté le commissaire Howard Darling pour mener une enquête sur le sujet. Le projet de loi C-33 est le quatrième projet présenté au gouvernement à cet effet depuis ce temps. Je ne veux pas vous ennuyer en vous relatant la longue histoire qui a mené au projet de loi C-33, mais je peux vous affirmer qu'après tant d'années d'essais, je suis persuadé que ce projet de loi profitera à l'industrie et au Canada. J'aimerais m'en tenir aux principales raisons sous-jacentes, surtout à celles qui ont milité en faveur de certaines exclusions.

L'objectif principal du projet de loi C-33 est de codifier les pratiques courantes qui ont été mises en place à la suite de l'adoption de certaines politiques par le Canada en matière de



[Text]

years by means of other legislation or regulations in response to changes in the maritime industry.

Bill C-33 will revoke the preferential rights granted to commonwealth ships by Part X of the Canada Shipping Act to engage in the coasting trade of Canada. This legislative action is necessary in order to definitely reserve the coasting trade of Canada to Canadian ships.

Le projet de loi C-33 réservera aux navires canadiens le transport des marchandises et des passagers ainsi que les activités commerciales maritimes. De plus, il étendra cette réservation jusqu'aux confins du plateau continental lorsqu'il s'agit de l'exploration et de l'exploitation des ressources naturelles non renouvelables.

On y définit très clairement les règles applicables aux navires de croisière, soit aux fins de cabotage, soit pour toute autre activité. Comme vous le savez sans doute, le projet de loi C-52, qui a précédé le C-33, est mort au feuillet du Sénat lorsque les élections générales furent déclenchées en 1988. À cette époque, l'industrie des croisières de la côte ouest du Canada n'était pas du tout satisfaite de certaines dispositions législatives visant les navires de croisière. La nouvelle façon de traiter ces navires de croisière, privilégiée sous le projet de loi C-33, est le fruit de longues discussions avec les opérateurs concernés. L'industrie toute entière des bateaux de croisière appuie maintenant le projet de loi C-33 de façon très vigoureuse.

Le projet de loi C-33 est doté de dispositions très semblables à celles présentement en vigueur qui permettent l'importation temporaire de navires étrangers non dédouanés afin de répondre à la demande dans les cas où aucun navire canadien adapté aux besoins n'est disponible pour effectuer une activité donnée dans les eaux sous juridiction canadienne. Je reviendrai sur ce sujet dans quelques minutes.

Le projet de loi C-33 est aussi doté de dispositions permettant des exemptions spécifiques afin de respecter certains engagements pris antérieurement par le Canada pour éviter le dédoublement de législation dans les secteurs d'activités déjà soumis à d'autres lois ou règlements, comme, par exemple, la *Loi sur la protection de la pêche côtière*.

Enfin, le projet de loi C-33 est doté de dispositions reliées à son administration et à son application. Il décrit le rôle de Revenu Canada, de l'Office national des transports et de Transports Canada.

I would like to concentrate the rest of my comments on the policies supporting the provisions contained in the bill and the reasons that support the exclusion of certain other provisions discussed during the preparation of this bill.

[Traduction]

cabotage, ou qui ont découlé d'autres lois ou règlements au cours des années, en réponse aux changements qui sont survenus dans l'industrie maritime.

Le projet de loi C-33 révoquera les droits préférentiels accordés aux navires britanniques et du Commonwealth par la Partie X de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Il est devenu nécessaire pour réserver clairement le cabotage aux navires canadiens.

Bill C-33 will reserve to Canadian ships the transportation of cargo and passengers along with all commercial marine-related activities. Further, it extends this reservation to the continental shelf for activities related to the exploration and exploitation of non-living natural resources.

The rules that apply to passenger ships in both the coasting trade and non-coasting activities are clearly defined. As you know, Bill C-52, the predecessor to Bill C-33, died on the Senate order paper when the last general elections were called in 1988. At that time, representatives of the cruise industry on the west coast of Canada were dissatisfied with the legislative provisions applicable to passenger ships. The new approach put forward in Bill C-33 is the result of much discussion with the operators concerned, and the whole cruise-ship industry now supports the new Bill very strongly.

Bill C-33 provides for the temporary importation of foreign and non-duty-paid vessels with a system very similar to the existing one. The system responds to demand in cases where there is no suitable Canadian ship available to perform an activity in waters under Canadian jurisdiction. I will come back to this issue in a moment.

The Bill also provides for specific exemptions in order to respect certain commitments previously agreed to by Canada or to avoid legislative duplication in sectors of activity already governed by other Canadian acts and regulations, such as the *Coastal Fisheries Protection Act*.

Finally, Bill C-33 provides for its enforcement and administration by describing the role of Revenue Canada, the National Transportation Agency and Transport Canada.

Je voudrais concentrer le reste de mes commentaires sur les politiques qui sous-tendent les dispositions du projet de loi, et sur les raisons qui militent en faveur de l'exclusion de certaines dispositions qui ont fait l'objet de discussions durant la préparation de ce projet de loi.

*[Text]*

Concerns have been expressed that Bill C-33 makes it easier for foreign ships to obtain a licence to operate in the inland waters of Canada. That this is not the case.

Over the last 30 years it has always been possible to seek waivers to operate foreign ships in the inland waters which are reserved for Canadian ships. Bill C-33 is intended to continue this historical practice and to ensure that there is a solid legislative basis for the use and control of foreign vessels in that sector of the coasting trade provided—and this is essential—that no suitable Canadian ship is available.

In light of past experience and ever-changing technology, I am convinced there is a need for a waiver system in Canadian waters for the following reasons.

First, shippers require a timely response from marine carriers in order to avoid lost trade opportunities and to respond adequately to their customers.

Second, there are specialized movements that cannot be carried out or accommodated by the existing fleet. In some cases, Canadian operators cannot carry certain cargo or are not interested in various odd movements for which they do not have the required specialized vessels.

Third, in the final analysis, in those cases where no suitable Canadian ship is available, Canadian shippers would be left without an alternative for the movement of goods in the absence of Bill C-33.

Honourables sénateurs, si l'on procédait à un changement de politique dont le résultat serait d'éliminer l'émission de permis de cabotage aux navires étrangers dans les eaux intérieures selon les conditions visées au projet de loi C-33, ce changement aurait clairement des effets néfastes sur l'industrie maritime canadienne.

L'implantation d'une telle proposition serait inacceptable pour les expéditeurs, les armateurs canadiens qui exploitent des navires immatriculés à l'étranger, les armateurs qui exploitent des navires de croisière ou les localités qui profitent de ces activités.

Sans régime d'exemptions, il serait difficile de répondre aux périodes de pointe et aux besoins exceptionnels des expéditeurs. Il faudrait détourner le trafic vers d'autres modes de transport et probablement à des coûts plus élevés, ce qui ne servirait certainement pas les intérêts de l'industrie maritime canadienne.

Prohiber toute utilisation des navires étrangers en eaux intérieures gênerait sérieusement le potentiel de développement d'une industrie des croisières de classe internationale à partir des ports situés sur le Saint-Laurent. Si les navires

*[Traduction]*

Certains se sont dits inquiets que le projet de loi C-33 facilite l'usage des navires étrangers dans les eaux canadiennes. Je peux vous assurer, honorables sénateurs, que ce n'est pas le cas.

Au cours des trente dernières années, il a toujours été possible d'obtenir des dérogations permettant l'exploitation de navires étrangers dans les eaux intérieures réservées aux navires canadiens. Le projet de loi C-33 perpétuera cette pratique historique et assurera l'existence d'une solide base législative permettant l'usage et le contrôle des navires étrangers dans ce secteur du cabotage, à condition toutefois, et c'est essentiel, qu'il n'y ait aucun navire canadien adapté et disponible.

À la lumière des expériences passées et des changements technologiques continuels, je suis convaincu que la mise en place d'un système de dérogation dans les eaux canadiennes s'avère nécessaire pour les raisons suivantes:

Premièrement, les expéditeurs exigent une réponse en temps opportun de la part des transporteurs maritimes afin de ne perdre aucune occasion de faire des affaires.

Deuxièmement, la flotte canadienne actuelle n'est pas en mesure d'effectuer certains mouvements spécialisés. Dans certains cas, les armateurs canadiens ne peuvent pas, ou ne veulent pas, transporter certaines marchandises car ils n'ont pas les navires spécialisés nécessaires.

Troisièmement, s'il n'existe aucun navire canadien adapté et disponible, les expéditeurs canadiens n'ont pas de solution de rechange pour le transport de leurs marchandises.

Honourable Senators, if there were to be a change in policy to eliminate the issuance of coasting licences to foreign ships in inland waters, pursuant to the conditions set out in this Bill, the change would clearly have an undesirable effect on Canada's marine industries.

Such a proposal would not be acceptable to shippers, Canadian shipowners operating foreign ships, cruise operators or the communities served by these activities.

Without a system of exemptions, peak or specialized needs of shippers could not be accommodated when Canadian ships were unavailable. Traffic would need to be diverted to other modes, probably at a higher cost, which would certainly not benefit Canadian shipping interests.

Prohibiting any use of foreign ships on inland waters would seriously hamper the potential for the development of a world-class cruise industry out of Canadian ports on the St Lawrence River. If ports in inland waters were to be closed to foreign



## [Text]

étrangers n'avaient plus accès aux ports situés dans les eaux intérieures, il y a tout lieu de croire que le commerce relié à l'industrie des croisières serait repris par des armateurs qui établiraient leur base d'opération à partir des villes américaines au détriment des villes canadiennes. Il nous serait évidemment impossible d'empêcher les navires de croisière étrangers d'établir leur point de départ dans les ports américains des Grands Lacs et de naviguer ensuite sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent.

Honorables sénateurs, pendant que nous sommes sur le sujet des navires de croisière, je voudrais faire une courte digression afin de vous parler de la ligne de démarcation de l'île Anticosti. Dans le projet de loi C-33, nous proposons de traiter les navires étrangers à l'ouest de la ligne de démarcation de l'île Anticosti essentiellement de la même façon que dans le défunt projet de loi C-52, à l'exception des navires de croisière.

Dans ce défunt projet de loi C-52, tout navire de croisière doté d'un nombre de cabines suffisant pour accommoder plus de 250 passagers était exempté de l'application des dispositions du cabotage partout dans le système Saint-Laurent/Grands Lacs. Dans le présent projet de loi C-33, les navires de croisière ne sont exemptés des dispositions du cabotage que dans les cas où: a) le point de départ des navires de croisière est situé à l'est de l'écluse de Saint-Lambert; b) le point de retour de ces navires se situe au même port; et c) ces navires de croisière font escale dans un port étranger.

En fait, le présent projet de loi C-33 impose des restrictions beaucoup plus grandes aux navires de croisière qui sont exploités à l'ouest de Montréal.

Actuellement, la seule exclusivité qui est accordée aux navires canadiens dans les eaux situées à l'ouest de l'île Anticosti vise les navires britanniques dédouanés à qui il est interdit d'y opérer s'il existe un navire canadien et disponible. Dans le projet de loi C-33 actuel, cette exclusivité pour les navires canadiens qui ne transportent pas de passagers a été retenue à l'ouest de l'île Anticosti, et, en fait, a été étendue à toutes les eaux canadiennes. En d'autres mots, à l'avenir, les navires britanniques devront obtenir un permis de cabotage au même titre que les autres navires étrangers afin d'opérer dans toutes les eaux canadiennes.

To return to the larger question of coasting licences, Bill C-33 retains the tight controls that currently exist regarding the issuance of a coasting license to a foreign ship. The bill tightens up these controls.

The facts indicate that the number of waivers issued has remained relatively stable over the last four years. Foreign vessels carried less than 1 per cent of the total tonnage carried in the coasting trade. Of the 57 waiver applications received in 1991, 49 were approved, though some vessels did not use their temporary rights to navigate in Canadian waters.

## [Traduction]

cruise ships, there is every reason to believe that the cruise business would instead be picked up by cruise operators based in U.S. cities, at the expense of Canadian cities. Obviously it would be impossible for us to stop foreign cruise ships from initiating cruises in any U.S. port and then sailing on the Great Lakes and the St Lawrence River.

Honourable Senators, while we are on the subject of cruise vessels, I would like to digress for a moment to discuss the issue of the Anticosti line. In Bill C-33, we are proposing essentially the same treatment for foreign ships west of the Anticosti line as was proposed in the old Bill C-52, with the exception of cruise ships.

In the now-defunct Bill C-52, any cruise ship with enough berths to accommodate more than 250 people was exempted from the coasting trade [provisions] throughout the Great Lakes/Seaway system. In Bill C-33, now before us, cruise ships are exempted from the coasting trade [provisions] only if (a) they depart from east of the St Lambert Lock; (b) they return to the same port from which they left; and (c) they visit a foreign port *en route*.

In effect, then, the new Bill is much more restrictive with regards to cruise ships operating west of Montreal.

Currently the only exclusivity that exists west of Anticosti for foreign ships is that duty-paid British ships cannot operate if a suitable Canadian ship is available. In Bill C-33, this exclusivity for Canadian non-passenger ships has been retained west of Anticosti and has in fact been extended to all Canadian waters. In other words, in future, if Bill C-33 passes, British ships will require a coasting licence, the same as any other foreign ship, to operate in any Canadian waters.

Maintenant, si l'on retourne à la question plus importante des permis de cabotage, le projet de loi C-33 garde le solide contrôle qui existe actuellement sur les permis de cabotage aux navires étrangers. En fait, il renforce les contrôles.

Les statistiques indiquent que le nombre de dérogations en matière de cabotage est demeuré à peu près stable au cours des quatre dernières années. Les navires étrangers ont assuré moins de un pour cent du tonnage transporté par cabotage canadien. Des 57 requêtes en dérogation reçues en 1991, 49 ont fait l'objet d'approbations.

*[Text]*

Of the 49 approvals, many involved foreign registered ships that were applying to engage in activities for only a short duration. Ten approvals involved non-duty paid ships which had requested partial remission of duty. Most of these ten ships were fully crewed by Canadians throughout their engagement in Canadian waters.

We believe we have included provisions in the bill to deal with any potential abuses. Bill C-33 provides the Governor in Council with regulation-making powers for prescribing the criteria under which a licence will be issued. If abuses were to be identified, such regulation-making powers could be applied to correct the situation. Bill C-33 also allows regulations to limit the number of vessels receiving coasting licences. Such a provision could also prevent abuses.

I hope you will see that Bill C-33 includes provisions for further restricting access to the coasting trade by foreign ships, should such additional restrictions be necessary.

I would like to emphasize that by reserving the coasting trade for Canadian ships, Bill C-33 protects the jobs of Canadian seafarers. Even on those occasions when a coasting licence is issued to a foreign ship and the activities of the ship are not predominantly international in nature, the full powers of the Immigration Act apply.

As soon as Revenue Canada receives the advice from the agency that a suitable Canadian ship is not available, an "authority" is issued to the applicant that spells out the conditions to be met prior to the issuance of the licence, including the obligation to meet requirements with respect to Labour and Immigration. Revenue Canada sends copies of that authority to the Canadian Coast Guard, the National Transportation Agency and the Department of Immigration.

The employment of foreign nationals as members of the crew of a foreign ship granted a coasting trade licence to engage temporarily in an activity within Canadian waters, is dealt with in the same manner as all foreign worker cases and within the same policy context; the merit of each case determines the extent of the acceptable use of foreign nationals.

I will certainly not pretend to be an expert on the application of immigration laws, but I have been assured they are applied fairly to these licences. As I said earlier, there are provisions in this bill for dealing with abuses. I believe the same can be said for the application of the Immigration Act.

*[Traduction]*

Parmi les 49 navires qui firent l'objet d'une approbation, 39 étaient des navires étrangers qui ne furent exploités en eaux canadiennes que durant une courte période. Les 10 autres étaient des navires dont les droits de douanes n'avaient pas été acquittés ou qui avaient demandé une remise partielle des droits de douanes. La grande majorité de ces dix navires étaient dotés d'équipages totalement formés de Canadiens durant toute la période d'exploitation en eaux canadiennes.

Nous croyons avoir doté le projet de loi de dispositions qui nous permettront de traiter de tous les abus. Le projet de loi C-33 est doté de dispositions permettant au gouverneur en conseil d'édicter des règlements prescrivant les critères visant la délivrance des permis de cabotage. Si on en venait à découvrir des abus, on pourrait faire appel à ce pouvoir de réglementation afin de corriger la situation.

J'espère que vous pourrez constater que le projet de loi C-33 est doté de dispositions qui permettent de restreindre l'accès des navires étrangers au cabotage s'il advenait que des restrictions additionnelles soient jugées nécessaires.

Je voudrais insister ici sur le fait qu'en réservant le cabotage aux navires canadiens, le projet de loi protège les emplois des marins canadiens. Même dans les cas où un permis de cabotage est accordé à un navire étranger et que l'activité du navire n'est pas, de façon prédominante, de nature internationale, alors les pleins pouvoirs de la *Loi sur l'immigration* s'appliquent.

Aussitôt que Revenu Canada reçoit un avis de l'Office national des transports précisant qu'aucun navire canadien adapté n'est disponible, il émet au requérant un avis décrivant les conditions qui doivent être respectées avant la délivrance du permis de cabotage, ainsi que les obligations à remplir en matière de travail et d'immigration. Revenu Canada expédie copie de cet avis également à la Garde côtière canadienne, à l'Office national des transports et au ministère de l'Emploi et de l'Immigration.

L'emploi d'étrangers dans le secteur maritime est en accord avec une politique nationale. Chaque cas est traité «au mérite» et ce critère détermine jusqu'à quel niveau l'emploi d'étrangers est acceptable.

Je ne prétends certainement pas être un expert quant à l'application des lois sur l'immigration mais on m'a assuré qu'on les applique aux navires qui reçoivent un permis de cabotage. De plus, comme je l'ai déjà dit, on a doté le projet de loi de dispositions afin de corriger les abus. Je crois qu'on peut faire de même pour ce qui est de l'application de la *Loi sur l'immigration*.



*[Text]*

Some senators may recall that Bill C-52 included a "14-day clause" that contained a 14-day waiting period before a coasting license could be issued.

The experience of the current system indicates that such a commercial impediment is not warranted. The waiver system is used on those rare occasions when a suitable vessel cannot be found as a result of the canvassing of the domestic trade. In most cases, the applicant has contacted existing Canadian operators prior to the filing of the application. The length of time required to process an application will depend on the specific circumstances of each case. In many cases the availability or non-availability of a Canadian ship can be ascertained to all parties' satisfaction within a few days, given the wonders of modern technology.

The current system is not being abused. Statistics demonstrate only a small percentage of the total tonnage transported in the coasting trade is carried by foreign vessels.

During its canvassing of the trade, the National Transportation Industry could and does require the ship operator to provide an initial response as to whether one of its suitable ships could be available prior to the established deadline set for reply. In cases where the operator believes that one of his vessels could be available, the National Transportation Agency has the liberty to provide some time for a review of the ship's schedule.

As stated earlier, Bill C-33 provides the Governor in Council with regulation-making powers. Such regulations could further prescribe the criteria to be applied by the agency when reviewing the licence application. Regulations could also limit the number of vessels granted coasting licences. If abuses were identified, that regulation-making power could be used to correct the situation. There is no need to artificially frustrate commercial efficiency through the imposition of a mandatory waiting period.

Honourables sénateurs, vous avez sûrement entendu dire que ce projet de loi ne vise pas la construction navale. C'est exact. Toutefois, le projet de loi C-33 est doté de dispositions qui devraient encourager les occasions de contrats pour les chantiers maritimes car il étend la définition de cabotage afin d'y inclure les activités commerciales maritimes sur le plateau continental.

Il existe déjà une politique qui vise à encourager les propriétaires de navires canadiens à faire effectuer leurs réparations dans les chantiers maritimes canadiens. Toute réparation non urgente, c'est-à-dire qui n'est pas effectuée dans le simple but de permettre au navire de retourner au Canada en toute sécurité, est assujettie à un droit de douanes de 25 pour cent avant que le navire puisse être engagé à nouveau dans le cabotage canadien.

*[Traduction]*

Certains sénateurs se rappelleront probablement que le projet de loi C-52 était doté d'une «clause de 14 jours» qui imposait une période d'attente obligatoire avant la délivrance du permis.

L'expérience du système actuel indique qu'un tel obstacle au commerce n'a pas sa place. Le système de dérogation n'est employé que dans les rares occasions où l'on ne trouve aucun navire canadien disponible, à la suite d'une enquête menée auprès de l'industrie. Dans la majorité des cas, le requérant a déjà contacté les armateurs canadiens avant de déposer sa requête. Le temps nécessaire pour le traitement de chaque requête dépend des circonstances spécifiques. Étant donné les merveilles de la technologie moderne, il suffit de quelques jours pour vérifier la disponibilité des navires canadiens et ainsi satisfaire toutes les parties.

Le système n'est pas sujet aux abus. Les statistiques démontrent qu'un très petit pourcentage de marchandises est transporté par les navires étrangers.

Au cours de son enquête auprès de l'industrie, l'Office national des transports demande aux armateurs canadiens une réponse «initiale» à savoir si un de ses navires adaptés serait disponible avant la date d'échéance établie pour la réponse. Dans les cas où l'armateur croit qu'un de ses navires pourrait être disponible, l'Office national des transports a le pouvoir d'accorder le temps nécessaire à la révision de l'horaire du navire.

Comme je l'ai indiqué antérieurement, le projet de loi C-33 dote le gouverneur en conseil d'un pouvoir de réglementation qui permettrait de prescrire les critères visant la délivrance des permis de cabotage et de limiter le nombre de permis. Si on en venait à décourrir des abus, ce pouvoir de réglementation pourrait être employé pour corriger la situation. On ne voit pas la nécessité de causer artificiellement une interférence dans l'efficacité commerciale en imposant une période d'attente obligatoire.

Honourable Senators, you have no doubt heard it said, and it is true, that this is not a ship-building bill. Nonetheless, Bill C-33 provides increasing opportunities for Canadian shipyards by extending the coasting trade definition to include the continental shelf and all commercial marine-related activities.

There is already a policy in place that is aimed at encouraging the owners of Canadian ships to have their repairs done in Canadian yards. All repairs that are not of an emergency nature and done solely to permit the vessel to return safely to Canada are subject to a 25 per cent customs duty before the ship can revert to the coasting trade.

*[Text]*

De plus, du fait que le projet de loi C-33 encourage l'industrie des croisières, industrie qui n'existerait pas autrement, il incite également à l'entretien et à la réparation d'un plus grand nombre de navires étrangers dans les chantiers canadiens et les installations associées, ce qui s'ajoute à l'impact sur le tourisme qui pourrait être substantiel.

Je pense, et j'ose croire que vous en conviendrez, avoir traité des préoccupations principales qui ont pu faire surface au sujet de ce projet de loi.

En terminant, je voudrais vous rappeler que le gouvernement canadien cherche à se doter d'une loi sur le cabotage depuis plus de 20 ans. Si le projet de loi C-33 n'est pas décrété très bientôt, il s'avérera de plus en plus difficile pour nous de réserver le cabotage aux navires canadiens. On ne peut plus se permettre d'oublier les pressions universelles et continues qui sont exercées afin d'ouvrir le commerce national à la concurrence étrangère.

Pour cette raison, je vous demande avec insistance de faire tout en votre pouvoir afin de permettre enfin au Canada de se doter d'une loi sur le cabotage par l'adoption du projet de loi C-33. Les hauts fonctionnaires de mon ministère seront disponibles afin de répondre à toutes les questions susceptibles d'émerger de vos délibérations sur le projet de loi C-33.

Thank you for providing me with the opportunity to address you on this important proposed legislation. With the help of my officers I will now answer your questions.

**The Chairman:** Thank you very much. You have painted a broad picture of Bill C-33. I to invite Senator Graham to begin the questioning.

**Senator Graham:** I have a housekeeping point first. This is a very extensive briefing book, but I received it just before I came in here. I understand that it has been available for a while. I only wish when such excellent briefing material is available, that it is given to us sufficiently in advance so that we can peruse it. I see that Senator Sylvain has not received it yet.

I wish to make reference to the U.S. cabotage laws, which reserve domestic commerce to U.S. flags only built in the U.S. and manned by U.S. crews. Why do we not have the same kind of laws in this country?

**Mr. Corbeil:** Probably because there was no substantial cruising ship operations in Canada until a few years ago because the market does not seem to be large enough to warrant it.

**Senator Graham:** Would it not be that they are more protective than we are in Canada?

*[Traduction]*

Further, by encouraging a cruise industry that would not otherwise exist, Bill C-33 also encourages more foreign ships to have their maintenance and repairs done in Canadian yards and associated facilities, quite apart from the impact on the tourism trade, which can be substantial.

I think, and I hope you agree, that I have covered the most important subjects of concern that have been raised concerning the Bill now before you.

In conclusion, I would like to remind you that the Canadian government has been trying to get a coasting trade act for the past 20 years. If Bill C-33 is not enacted soon, it will become increasingly difficult for us to reserve the coasting trade to Canadian ships in the future. We must be cognizant of the continuing global pressure to open up domestic trade to foreign competition.

For this reason I urge you to do your best to enable Canada finally to put a coasting trade act in place, by passing Bill C-33. Senior officials from my Department will be available to respond to any questions likely to arise during your consideration of this Bill.

Merci de m'avoir fourni l'occasion de vous donner mes commentaires sur cet important projet de loi. Je suis maintenant prêt à répondre à vos questions.

**Le président:** Merci beaucoup. Vous nous avez dressé un tableau d'ensemble du projet de loi C-33. J'invite maintenant le sénateur Graham à entamer la période des questions.

**Le sénateur Graham:** D'abord une question de régie interne. Nous avons en main un cahier d'information très volumineux, mais je l'ai reçu tout juste avant de venir ici. Or, je crois savoir que cette brochure est disponible depuis un certain temps. Je souhaite seulement que lorsque des documents aussi bien faits que celui-ci sont disponibles, on nous les remette suffisamment longtemps à l'avance pour que nous ayons le temps de les examiner. Je vois que le sénateur Sylvain n'a pas encore reçu le sien.

Je voudrais faire des commentaires sur les lois américaines concernant le cabotage en vertu desquelles les activités commerciales de ce pays sont réservées aux seuls navires américains construits aux États-Unis et dotés d'un équipage américain. Pourquoi le Canada n'adopte-t-il pas le même genre de lois?

**M. Corbeil:** Probablement parce que l'exploitation des paquebots de croisière au Canada, jusqu'à tout récemment, n'était pas suffisamment importante et que le marché n'est pas assez étendu pour justifier pareilles lois.

**Le sénateur Graham:** Ne serait-ce pas que les États-Unis protègent plus leur cabotage que le Canada?



[Text]

**Mr. Corbeil:** They are more protective because they have a larger market in which their companies can operate.

**Senator Graham:** Would it have anything to do with the tradition that we have had in allowing Commonwealth vessels liberal access to Canadian ports?

**Mr. André Pageot, Director general Marine Policy and Programs, Transport Canada:** You are right in saying they are a lot more protective, but the essence of the protection in the U.S. regime relates to the defence considerations. They insist on U.S.-built ships and U.S. crew. That has been guiding the policy. Since the recent gulf war, it is amazing to see that they did not have enough role on and role off vessels to send all the troops and the equipment abroad.

There is a high-level committee looking at the U.S. policy. They also have a waiver system, but that hardly applies. There are divided views about the efficiency of the U.S. system. The big U.S. container lines are now asking Washington to review the policy; otherwise they may flag out. I am not sure that at the present time that could be a model for Canada. It was mostly inspired for defence considerations.

**Senator Graham:** We know the vigilance with which the Jones Act is enforced in the U.S. This was evidenced when Canada was forced to agree to the withdrawal of the transportation annex to the free trade agreement, prior to final approval of the agreement in October of 1987.

Would you not think it would be fair that a similar waiver arrangement could be negotiated to apply to Canada?

**Mr. Bruce Bowie, Director Marine Policy, Transport Canada:** I am sorry, I did not understand the question.

**Senator Graham:** The Jones Act is enforced in the U.S. When the free trade agreement was being negotiated with the U.S. prior to final approval of the agreement signed in 1987, Canada was forced to agree with the withdrawal of the transportation annex. If we were forced to agree to the withdrawal of the transportation annex, would you not think that it is fair that a similar waiver arrangement could be negotiated to apply in Canada?

**Mr. Bowie:** You mean negotiate that the U.S. would open up their system to a waiver system?

**Senator Graham:** Exactly.

**Mr. Bowie:** Yes. In terms of the free trade negotiations the blunt reality is that the United States—

**Senator Graham:** We took it on the nose.

[Traduction]

**M. Corbeil:** Oui, davantage parce que leur marché est plus important.

**Le sénateur Graham:** Est-ce que cela serait dû au fait que le Canada a toujours accordé libre accès à ses ports aux navires du Commonwealth?

**M. André Pageot, directeur général, Politiques et programmes, Secteur maritime, Transport Canada:** Vous avez raison de dire que les États-Unis protègent beaucoup plus leur cabotage, mais tout cela tient à des motifs de défense. On exige que les navires soient construits aux États-Unis et que l'équipage soit composé de marins américains. C'est toujours ce qui a guidé leur politique. Depuis la guerre du Golfe, il est étonnant de voir que les États-Unis n'ont pas assez de navires chargés de camions pour envoyer toutes les troupes et tout le matériel à l'étranger.

Un comité de hauts fonctionnaires examine actuellement la politique américaine à cet égard. Les États-Unis ont aussi un système de dérogation, mais auquel on recourt rarement et dont l'efficacité ne fait pas l'unanimité. Les grandes sociétés de transport par conteneur ont demandé à Washington de revoir la politique, sinon, elles menacent de s'immatriculer à l'étranger. Je ne suis pas certain que dans ces conditions, leur système soit un modèle pour le nôtre. Je le répète: le système a été surtout conçu pour des motifs de défense.

**Le sénateur Graham:** Nous savons avec quelle vigilance la *Jones Act* est appliquée aux États-Unis. Nous en avons eu la preuve lorsque le Canada a été obligé de retirer de l'Accord de libre-échange son annexe sur les transports avant l'approbation du document final en octobre 1987.

Ne croyez-vous pas qu'il serait juste de négocier un système semblable de dérogation qui s'appliquerait au Canada?

**M. Bruce Bowie, directeur, Politique maritime, Transport Canada:** Je suis désolé, je n'ai pas compris la question.

**Le sénateur Graham:** La *Jones Act* est en vigueur aux États-Unis. Au moment de la négociation de l'Accord de libre-échange avec les États-Unis, avant l'approbation du document en 1987, le Canada a dû accepter de retirer son annexe sur les transports. Si nous avons dû nous plier à une telle exigence, ne serait-il pas juste de négocier un système semblable de dérogation qui s'appliquerait au Canada?

**M. Bowie:** Vous voulez dire entamer des négociations pour que les États-Unis fassent place dans leurs lois à un système de dérogation?

**Le sénateur Graham:** C'est exact.

**M. Bowie:** Oui. En ce qui concerne les négociations sur le libre-échange, il faut bien reconnaître que les États-Unis. . .

**Le sénateur Graham:** Nous en avons pris pour notre rhume.

[Text]

**Mr. Bowie:** —just refused to consider any issues whatsoever related to the maritimes. That is one of the things Canada would like to see; more access to the U.S. coasting trade. But the Americans would not respond to that.

**Senator Graham:** They would not respond? All right.

The Governor in Council will be able to determine the number of licenses to be issued, and this will apparently control the number of foreign ships involved in the Canadian coasting trade. Has the government published the kind of criteria it will use to establish this control?

If I looked at a list of waivers applied for under the Canadian Shipping Act exemption waiver system, this would be Part X, which would now be cancelled by Bill C-33 as I understand it. For the most part waivers are granted. Could we have tabled a list of criteria used under Part X to determine approval or disapproval of waivers granted?

**Mr. Corbeil:** I am told that we will bring that forward.

**Senator Graham:** Do you keep a record of reasons why waivers are granted or not granted? Do you give reasons?

**Mr. Bowie:** The administration of the waiver system is carried out by the National Transportation Agency. There is a record of all those decisions. There is a record of the denials.

Essentially, when there is a denial of a waiver application that indicates that there was a suitable Canadian ship available for service. That is the criteria they apply.

**Senator Graham:** But are reasons spelt out whether or not there is a Canadian ship available, or is that a simple "Yes" or "No" answer?

**Mr. Corbeil:** They check through the industry to find out if a Canadian vessel is suitable and available. If there is not, the question is resolved by itself.

**Senator Graham:** You mentioned that this is not a shipbuilding bill. You mention that it could increase opportunities for shipbuilding. I wish you would expand on that. Does the kind of waiver system that we have here really not kill off hopes of generating a Canadian shipbuilding industry. Does it not discourage such an industry? How does Bill C-33 contribute to that? How are we to build the specialized vessels we need to compete internationally if this legislation might discourage them from doing so?

**Mr. Corbeil:** The fact that there has not been a large number of exemptions allowed, indicates that the availability of Canadian ships that are suitable for the purpose are there. Because Commonwealth vessels will now be treated as any

[Traduction]

**M. Bowie:** ...ont tout simplement refusé d'aborder quelque question que ce soit concernant l'industrie maritime. Et c'est l'une des choses que le Canada aimerait obtenir, à savoir un accès plus vaste au cabotage dans ce pays. Mais les Américains ne voulaient rien entendre.

**Le sénateur Graham:** Non? D'accord.

Le gouverneur en conseil sera autorisé à établir le nombre de permis, mesure qui, en principe, permettra de contrôler le nombre de navires étrangers qui feront du cabotage au Canada. Le gouvernement a-t-il fait connaître les critères qu'il adoptera pour établir ce contrôle?

D'après ce que je comprends, la liste des dérogations accordées en vertu de la Partie X de la *Loi sur la marine marchande du Canada* sera abrogée par le projet de loi C-33. La plupart des dérogations demandées sont accordées. Pourrions-nous avoir la liste des critères appliqués aux termes de la Partie X pour déterminer si une dérogation doit être accordée ou non?

**M. Corbeil:** On me dit qu'on vous fournira cette liste.

**Le sénateur Graham:** Est-ce que vous conservez en dossier les motifs de refus des dérogations? Est-ce que vous précisez ces motifs?

**M. Bowie:** C'est l'Office national des transports qui s'occupe des dérogations. Il tient un registre de toutes les décisions, des refus y compris.

Essentiellement, lorsqu'une demande de dérogation est refusée, cela veut dire qu'il y a un navire canadien adapté disponible. C'est le critère qu'on applique.

**Le sénateur Graham:** Mais est-ce qu'on explique clairement s'il y a ou non un navire canadien disponible, ou si on accepte ou refuse simplement la demande?

**M. Corbeil:** On vérifie auprès de tous les armateurs canadiens pour voir s'il y a un navire canadien adapté et disponible. S'il n'y en a pas, la question se règle automatiquement.

**Le sénateur Graham:** Vous avez dit que le projet de loi ne concerne pas la construction navale, mais que ses dispositions pourraient favoriser cette industrie. J'aimerais que vous nous donniez plus d'explications à ce sujet. Le système de dérogation qui est en place au Canada ne vient-il pas anéantir les espoirs de faire naître une industrie de la construction navale? Ne nuit-il pas plutôt à cette industrie? En quoi le projet de loi C-33 contribue-t-il à ce secteur? Comment allons-nous construire les navires spécialisés dont nous avons besoin pour livrer concurrence à l'étranger si cette mesure législative nous en empêche?

**M. Corbeil:** Comme on n'accorde pas beaucoup de dérogations, cela veut dire que les navires canadiens sont adaptés et qu'ils sont disponibles. Comme les navires du Commonwealth seront dorénavant traités comme les autres, cela permet aux



[Text]

other vessels, makes it possible for occasions to arise where people will determine that it is in their best interest to have ships built in Canada.

We are not saying that this is designed to come to the rescue of the shipbuilding industry because this is not in the purview of this department, but the conditions may be in place to the different aspects of this legislation to allow that to happen.

**Senator Graham:** Do we have enough flag ships to meet all the demands of our shippers?

**Mr. Corbeil:** The fact that there has been a low number of waivers accepted, seems to indicate that we do. At the present time if you ask the shipping vessels in the lakes system and the seaway system the answer would be that they have more capacity than they need.

**Senator Graham:** Was it because of the pressure of shipper interest that the notice of not less than 14 days is deleted from the replacement Bill C-33?

**Mr. Corbeil:** No; it is because modern technology permits a rapid determination of whether or not ships are available. As I mentioned in my remarks, very often before the request is made to the MTA the shippers have been canvassed as to whether there are ships available. It is only when they notice that there are no ships available that they make their requests for a waiver. At that time the 14-day period is just an impediment for them to obtain the availability of the ship as early as possible.

**Senator Graham:** Does the whole issue of licensing not mean more extensive reflagging in Canadian waters? Which country benefits most?

**Mr. Bowie:** If you looked at the 49 waivers approved in 1991, as the minister pointed out a large number of those are actual foreign flag ships owned by Canadian companies and have Canadian crew on board. They are mainly operating in the international operations and they come into Canada from time to time for domestic operations on a waiver basis because they are not Canadian flag ships.

A number of the other ships would be foreign flag vessels that could be from anywhere, Panama, or the United States.

**Senator Graham:** But you could not give us an estimate?

**Mr. Bowie:** I could provide you later with a very specific description of the flags. A lot of these vessels are, for example, a United States yacht that wants to come up and carry a couple of corporate customers into a Canadian port. If they

[Traduction]

gens de décider s'il est dans leur intérêt de faire construire des navires au Canada.

Nous ne disons pas que le projet de loi vise à venir à la rescousse de l'industrie de la construction navale parce que tel n'est pas l'objectif du Ministère. Or, il se peut que les différentes mesures qu'il contient permettent une telle chose.

**Le sénateur Graham:** Avons-nous suffisamment de navires battant pavillon canadien pour satisfaire à toutes les exigences de nos expéditeurs?

**M. Corbeil:** D'après le petit nombre de dérogations qui ont été acceptées, je dirais que oui. Actuellement, les propriétaires de navires exploités sur les Grands Lacs et sur la Voie maritime vous diront qu'ils ont plus de navires que nécessaire.

**Le sénateur Graham:** Est-ce sous la pression des expéditeurs que l'avis de 14 jours a été supprimé du projet de loi C-33?

**M. Corbeil:** Non, c'est que la technologie moderne permet de savoir rapidement s'il y des navires ou non. Comme je l'ai dit dans ma déclaration, très souvent avant que la requête ne soit présentée à l'ONT, les expéditeurs ont fait leur enquête et savent si des navires sont disponibles. Ce n'est que lorsqu'ils se rendent compte qu'il n'y a pas de navires disponibles qu'ils présentent une demande de dérogation. À ce moment-là, la période d'attente de 14 jours n'est qu'un obstacle qui les empêche d'obtenir un navire le plus rapidement possible.

**Le sénateur Graham:** Est-ce que toute la question des permis ne fait pas en sorte que les navires vont souvent changer de pavillon dans les eaux canadiennes? Quel pays en profite le plus?

**M. Bowie:** Prenez les 49 demandes de dérogation qui ont été approuvées en 1991. Comme l'a fait remarquer le Ministre, un grand nombre d'entre elles ont en fait été présentées par des navires battant pavillon étranger qui appartiennent à des sociétés canadiennes et qui avaient un équipage canadien. Ce sont des navires qui s'adonnent surtout à des activités internationales, mais qui viennent à l'occasion au Canada dotés d'une dérogation parce que ce ne sont pas des navires battant pavillon canadien.

Plusieurs autres navires sont des navires battant pavillon étranger qui peuvent venir de n'importe où, de Panama, des États-Unis.

**Le sénateur Graham:** Mais vous ne pouvez pas nous donner une idée approximative?

**M. Bowie:** Je pourrais vous remettre plus tard une description très précise de la nationalité des navires. Beaucoup d'entre eux sont, par exemple, des yachts américains qui veulent venir au Canada et y transporter des marchandises dans

[Text]

want to do that they have to get a waiver. A lot of the waivers are that sort of nature as well.

**Senator Graham:** Which sectors of the Canadian shipping industry will benefit most from Bill C-33?

**Mr. Corbeil:** The ship repairs.

**Senator Graham:** Ship repairs? Are you not concerned that jobs for Canadians are being lost and are at risk because of the incentive which is now in place to use foreign flag vessels?

**Mr. Pageot:** It is not an incentive.

**Senator Graham:** You would not describe it that way?

**Mr. Pageot:** The bill is explicit and clear. It is a bill that supports the shipping industry and Canadian flag. We have a reservation in the OECD, within the code of liberalization, to give an explicit preference for Canadian ships. Approximately 99 per cent of the traffic is carried by Canadian ships and one per cent is by default. Describing the waiver as an incentive does not totally correspond to the reality of this bill.

**Senator Graham:** The shipping union claims that out of a total of 75 Canadian vessels at least 25 ships are presently laid up and 50 are operational. How do we justify a bill which issues licenses to foreign ships when we are not using our own? If those statistics that are given to us by the shipping union are accurate? Do you dispute them?

**Mr. Bowie:** Certainly a lot of the ships that are laid up right now are involved in the grain trade for various reasons. Approximately 100 per cent of the domestic grain trade is carried by Canadian ships; the fleet is available to do that. A lot of the waivers relate to specialized types of activities that Canadian ships or the current Canadian fleet is not equipped to carry out. If it was closed off, what would happen is those activities would not take place because there is no Canadian ship available.

**Mr. Corbeil:** I understand that in most cases where the ship that obtains a waiver will operate for a long period of time in Canada, most of the time the manning of the ships is with Canadian crew. It is only in cases where the ship comes in for a short period of time that it retains its foreign crew. If they did not do so, it would come under the proviso of the *Immigration Act*.

**Mr. Pageot:** Without the coasting trade provisions, the Great Lakes shipping industry, as we know it today, would not exist. It is because of coasting trade protection for Canadian ships that we carry grain on Canadian ships between Thunder

[Traduction]

un port canadien. Mais pour ce faire, ils doivent obtenir une dérogation et beaucoup d'entre elles sont à cet effet.

**Le sénateur Graham:** Quels secteurs de l'industrie de l'expédition canadienne vont profiter le plus du projet de loi C-33?

**M. Corbeil:** Celui de la réparation des navires.

**Le sénateur Graham:** De la réparation? Ne craignez-vous pas que les Canadiens perdent ou risquent de perdre leurs emplois à cause de cette mesure qui incite à utiliser des navires battant pavillon étranger?

**M. Pageot:** Le projet de loi ne fait rien en ce sens.

**Le sénateur Graham:** Vous ne le voyez pas comme cela?

**M. Pageot:** Le projet de loi est tout à fait explicite à ce sujet. Il s'agit d'une mesure qui favorise l'industrie de l'expédition et les navires battant pavillon canadien. Le Code de la libéralisation de l'OCDE nous permet d'accorder la préférence aux navires canadiens. Environ 99 p. 100 du tonnage est transporté par des navires canadiens, le reste par les autres. Dire que le système de dérogation est une mesure incitative ne correspond pas exactement à la réalité.

**Le sénateur Graham:** Le syndicat des expéditeurs soutient que sur un total de 75 navires canadiens, au moins 25 sont en rade et 50 sont opérationnels. Comment justifiez-vous l'adoption d'un projet de loi qui permet la délivrance de permis à des navires étrangers quand on n'utilise pas les nôtres, si les statistiques du syndicat sont exactes, bien sûr? Êtes-vous d'accord?

**M. Bowie:** Je suis sûr que les navires qui sont en rade actuellement sont affectés au transport des céréales. Presque la totalité du transport des céréales canadiennes est effectuée par des navires canadiens; la flotte nécessaire est disponible. Bon nombre des dérogations portent sur des activités spécialisées que les navires canadiens ne sont pas équipés pour effectuer. Si on interdisait ce trafic aux autres, on ne pourrait pas s'occuper de ce transport parce qu'il n'y aurait pas de navires canadiens disponibles.

**M. Corbeil:** Je crois savoir que la plupart du temps, lorsqu'un navire qui obtient une dérogation doit rester longtemps au Canada, l'équipage est canadien. C'est seulement lorsque le navire n'est au Canada que pour peu de temps qu'il conserve son équipage étranger. Sinon, les propriétaires devraient être assujettis à la *Loi sur l'immigration*.

**M. Pageot:** N'eût été des lois sur le cabotage, le secteur de l'expédition sur les Grands Lacs que l'on connaît aujourd'hui, n'existerait pas. C'est justement parce que le Canada a adopté une loi sur le cabotage pour les navires nationaux que nous



[Text]

Bay, Montreal, Baie Comeau and all the other ports in Canada.

All the United States grain exported from Duluth and the other ports is not with U.S. bottoms. We are capable of keeping the Great Lakes fleet because historically we gave that preference. Without that preference, it would not be long until there would be the same pressure as we have had in the United States Great Lakes and foreign ships would pick up the grain directly at Thunder Bay.

When we talk of the difficulties of the Great Lakes shipping industry, it has to do with the GATT agricultural policy and we really hope we can get over it. That bill and the essence of the coasting trade regime has allowed the building of the Great Lakes shipping industry.

**Senator Sylvain:** Mr. Minister, in your brief you mentioned that the privilege that Commonwealth countries had to navigate was being taken away. Did that mean that they had free access to our waterways without any permits or regulations?

**Mr. Corbeil:** It meant that they would be treated in the same manner as every other country.

**Senator Sylvain:** Up until now they could come in as a Canadian ship, or were there prior restrictions on them?

**Mr. Pageot:** The Commonwealth ships had to meet all the safety requirements of the Coast Guard. Part X of the Shipping Act defines a Canadian ship as a British ship, so they were by definition a Canadian ship.

**Senator Sylvain:** Since we are going to impose a restriction on them, will this cause us any problems with these countries? Are they objecting to this since we are going to treat them as we do everyone else?

**Mr. Corbeil:** My understanding is that they do not object.

**Senator Forrestall:** This is a sunset provision; perhaps you would explain that.

**Mr. Pageot:** The Commonwealth preferences are obsolete. The day the United Kingdom joined the European Common Market, it got out of the Commonwealth preference regime and it is building a European regime. We are not excluding the United Kingdom. We are adjusting our bill to reflect what happened in Europe.

[Traduction]

pouvons transporter des céréales à bord de navires canadiens entre Thunder Bay, Montréal, Baie Comeau et tous les autres ports du Canada.

Toutes les céréales des États-Unis exportées à partir de Duluth et des autres ports américains ne sont pas transportées dans des navires américains. Si nous pouvons avoir notre flotte des Grands Lacs, c'est que nous avons toujours accordé ce traitement préférentiel, sans lequel nous n'aurions pas mis trop de temps avant de subir les mêmes pressions qu'on a exercées sur nous dans les Grands Lacs américains, si bien que les navires étrangers prendraient les céréales directement à Thunder Bay.

Les difficultés que le secteur de l'expédition des Grands Lacs éprouve sont liées à la politique agricole du GATT et nous espérons fortement pouvoir les surmonter. C'est grâce à ce projet de loi et au système de cabotage que le secteur de l'expédition dans les Grands Lacs a pu prendre forme.

**Le sénateur Sylvain:** Monsieur le Ministre, vous avez dit dans votre déclaration que le privilège dont jouissaient les navires du Commonwealth leur était retiré. Est-ce à dire que ces navires avaient libre accès à nos eaux sans permis ni règlements?

**M. Corbeil:** Cela veut dire qu'ils seront traités de la même façon que ceux des autres pays.

**Le sénateur Sylvain:** Jusqu'à maintenant, étaient-ils considérés comme des navires canadiens ou si d'autres restrictions leur étaient imposées?

**M. Pageot:** Les navires du Commonwealth devaient satisfaire à toutes les exigences de la Garde côtière concernant la sécurité. La Partie X de la *Loi sur la marine marchande du Canada* définit un navire canadien comme étant un navire britannique; donc, par définition, ces navires étaient des navires canadiens.

**Le sénateur Sylvain:** Puisque nous allons maintenant leur imposer des restrictions, est-ce que cela va nous causer des problèmes? Est-ce les pays du Commonwealth s'opposent à la nouvelle mesure du fait que nous allons les traiter sur le même pied que les autres?

**M. Corbeil:** Je crois savoir qu'ils ne s'opposent pas au projet de loi.

**Le sénateur Forrestall:** Il s'agit d'une mesure de temporisation que vous pourriez peut-être nous expliquer.

**M. Pageot:** Le régime préférentiel accordé aux navires du Commonwealth est désuet. Le jour où le Royaume-Uni a accédé au Marché commun, il n'était plus admissible au système des préférences du Commonwealth; il s'aligne maintenant sur le régime européen. Nous n'excluons pas le Royaume-Uni, nous ne faisons qu'adapter notre projet de loi à la réalité européenne.

[Text]

**Senator Sylvain:** We will treat them exactly like any other non-Canadian.

Ships and their nationality have always confused me. A ship can carry a Canadian flag, be owned by Greeks and yet count as a Canadian ship. If a ship has as foreign flag it is a foreign ship, but it could be owned by Canadians who are simply using a foreign flag; is that correct? If I had a ship I could register it in Panama and then that ship would not count as a Canadian ship although it is owned by me?

**Mr. Corbeil:** Exactly.

**Senator Sylvain:** Ships are owned by various corporations. Corporations are controlled by certain interests. Canadians could have a 51 per cent interest in a corporation which owns certain ships, those ships could have foreign flags. What are they?

**Mr. Corbeil:** We have a very nice example of a very well-known Canadian interest.

**Senator Sylvain:** How do all these nationality rules apply? Is it simply the flag that determines what nationality it is?

**Mr. Pageot:** The registry.

**Senator Sylvain:** Is that the same thing as a flag?

**Mr. Corbeil:** The flag is according to the country of registry.

**Mr. Pageot:** To use the flag, the ship has to be registered in Canada and meet every environmental and safety standard of the Coast Guard. That puts Canadian ships in a class above many of the others.

**Senator Sylvain:** The ownership has nothing to do with it?

**Mr. Pageot:** It is a different issue.

**Senator Sylvain:** Presumably this will help shipbuilding, and spin-offs might apply. What will this act do for the economy of the country? How will it be beneficial to the rest of us, to anybody who is manufacturing in the Great Lakes, the grain people, or anyone else?

**Mr. Corbeil:** In the cruise ship industry, we have already received inquiries from some cruise ship companies that want to ply the waters of the St. Lawrence and the Saguenay and who want to have some of their ships refitted and repaired in dry docks.

[Traduction]

**Le sénateur Sylvain:** Nous allons traiter les navires britanniques exactement comme les autres qui ne sont pas des navires canadiens.

J'ai toujours été confus au sujet de la nationalité d'un navire. Un navire peut battre pavillon canadien, appartenir à des Grecs et toujours être considéré comme un navire canadien. Si le navire bat pavillon étranger, c'est un navire étranger, mais il peut appartenir à des Canadiens qui utilisent simplement un pavillon étranger, est-ce exact? Si j'avais un navire, je pourrais l'immatriculer au Panama et il ne serait pas considéré comme navire canadien, même s'il m'appartient?

**M. Corbeil:** C'est exact.

**Le sénateur Sylvain:** Les navires appartiennent à diverses sociétés, elles-mêmes contrôlées par certains groupes. Un Canadien pourrait détenir 51 p. 100 des actions d'une société propriétaire de navires qui pourraient battre pavillon étranger. De quelle nationalité sont ces navires?

**M. Corbeil:** Voici un très bel exemple d'un groupe canadien bien connu.

**Le sénateur Sylvain:** Comment toutes ces règles concernant la nationalité s'appliquent-elles? Est-ce simplement le pavillon qui détermine la nationalité d'un navire?

**M. Pageot:** C'est son immatriculation.

**Le sénateur Sylvain:** Est-ce la même chose que le pavillon?

**M. Corbeil:** Le pavillon est accordé en fonction du pays d'immatriculation.

**M. Pageot:** Pour battre pavillon canadien, le navire doit être immatriculé au Canada et satisfaire à toutes les exigences de la Garde côtière en matière d'environnement et de sécurité. Une telle exigence place donc les navires canadiens au-dessus de bien d'autres.

**Le sénateur Sylvain:** La propriété n'a rien à voir avec la nationalité?

**M. Pageot:** C'est une autre chose.

**Le sénateur Sylvain:** On suppose que le projet de loi va favoriser la construction navale et que cette industrie va profiter de ses retombées. Mais quels seront ses effets sur l'économie? En quoi sera-t-il avantageux pour nous, pour les industries manufacturières des Grands Lacs, les producteurs céréaliers, etc.?

**M. Corbeil:** Nous avons déjà reçu des demandes de certaines sociétés d'exploitation de paquebots de croisière qui veulent naviguer dans les eaux du Saint-Laurent et du Saguenay et qui souhaitent remettre leurs navires en état et les faire réparer en cale sèche.



[Text]

**Senator Sylvain:** You might want to tell us about tourism. The tourist ships that run from Vancouver to Alaska are very popular. I have heard nothing but good reports.

**Mr. Corbeil:** It has gone from a one-ship operation a few years ago to 22 departures a week from Vancouver.

**Senator Sylvain:** That must involve a lot of tourist money.

**Mr. Corbeil:** There is a spin-off of many hundreds of millions of dollars.

**Senator Sylvain:** Is there anything in this bill that will reduce or impede that?

**Mr. Corbeil:** It will encourage that. There are many other cruising ship companies that want to operate cruise ships from ports other than Vancouver such as Halifax, Moncton, Saint John, Quebec City and Montreal. It seems that the cruising ship business will be expanding for many years. People have taken a liking to vacations on cruise ships in the local waters.

**Senator Sylvain:** Nothing in here will hinder that in any manner?

**Mr. Corbeil:** No.

**Senator Sylvain:** If I wanted to build a cruise ship and put a Canadian flag on it, presumably I would get preference over a British or Dutch cruise ship; is that the idea?

**Mr. Corbeil:** Yes.

**Senator Forrestall:** I welcome the minister and express appreciation for his time in attending as we consider this bill. This is the fifth time that I have been through this process.

You cite urgency. I do not blame you, it has been kicking around for 20 or more years. Why should we pass this bill in the next four or five days rather than thoughtfully looking at it this summer, particularly the immigration, labour and waiting period aspects? What is so urgent about passing it now? The system is working well. I have not heard any complaints.

**Mr. Corbeil:** We believe it is an important piece of legislation that will be helpful to the Canadian maritime industry. It is the fifth attempt. In the past, it has slipped off the agenda because of unforeseen circumstances and we do not want to see that happen again. We believe that we have addressed the issues that were brought to us, not necessarily publicly, but people in the industry have come to us on many occasions to ask us to do different things. When we have the occasion to introduce a piece of legislation of this nature, we try to address all these different issues.

[Traduction]

**Le sénateur Sylvain:** Peut-être pourriez-vous nous parler de l'industrie du tourisme. Les navires de croisière qui font le trajet Vancouver-Alaska sont très en demande. Je n'en ai entendu que du bien.

**M. Corbeil:** Il y a quelques années, on n'avait qu'un seul navire; aujourd'hui, 22 départs par semaine de Vancouver.

**Le sénateur Sylvain:** C'est donc dire beaucoup de recettes touristiques.

**M. Corbeil:** On profite de retombées de centaines et de centaines de millions de dollars.

**Le sénateur Sylvain:** Est-ce que le projet de loi renferme des dispositions qui risquent de freiner cet élan?

**M. Corbeil:** Au contraire. Beaucoup d'autres sociétés de croisière veulent exploiter des paquebots en partance d'autres ports que Vancouver, notamment de Halifax, Moncton, Saint John, Québec et Montréal. On croit que le secteur des croisières va prendre de l'expansion pendant encore de nombreuses années. Les gens aiment beaucoup faire des croisières dans les eaux canadiennes.

**Le sénateur Sylvain:** Rien dans le projet de loi ne viendra bloquer cette expansion?

**M. Corbeil:** Rien.

**Le sénateur Sylvain:** Si je voulais construire un paquebot de croisière et lui faire battre pavillon canadien, il semble que j'aurais préférence sur un navire britannique ou hollandais. C'est bien cela?

**M. Corbeil:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** Je souhaite la bienvenue au Ministre et je lui suis reconnaissant de prendre le temps de venir nous expliquer ce projet de loi. Mais c'est la cinquième fois que j'examine ce projet de loi.

Vous avez parlé d'urgence d'agir. Je ne vous blâme pas, le projet de loi traîne depuis plus de 20 ans. Mais pourquoi devrions-nous l'adopter au cours des quatre ou cinq prochains jours plutôt que de l'examiner soigneusement cet été, surtout ses aspects touchant l'immigration, le travail et la période d'attente? Qu'est-ce qui est si urgent? Le système fonctionne bien. Je n'ai entendu personne s'en plaindre.

**M. Corbeil:** Nous croyons qu'il s'agit d'une importante mesure législative qui viendra aider l'industrie maritime du Canada. C'est la cinquième fois qu'on tente de la faire adopter. Elle a déjà été reportée en raison de circonstances imprévues et nous ne voulons pas que cela se reproduise. Nous estimons avoir abordé les questions qu'on nous a soumises, non pas nécessairement en public, mais celles dont nous ont fait part les représentants de l'industrie qui se sont adressés directement à nous. Quand nous avons l'occasion de présenter un projet de loi de ce genre, nous essayons d'y inclure toutes les questions qui sont portées à notre attention.

**[Text]**

We sincerely believe that this is an excellent piece of legislation. It is very positive for the entire Canadian maritime industry. We believe we have something good going and if we have an occasion to put it into legislation, we should complete the cycle as early as possible and not expose ourselves to having it drop off the table again because of some unforeseen possibility.

**Senator Forrestall:** Some aspects of the bill bother me, but not very many. It is a good piece of legislation. I wonder about the Canada Shipping Act in a much broader sense and when are we going to finish it up.

Mr. Darling provided a very thoughtful contribution to the development of shipping policy for Canada. His work with respect to a blue water fleet will always remain very close to me.

He told us something in 1972 that I have not seen any pressing reason to find it to be otherwise. With respect to notice, he said at page 51 of his excellent report:

For the satisfactory functioning of such a system, there is needed: a clear definition of coasting trade and those activities subject to the same law; a technical competence to pass on the suitability of Canadian and foreign ships for particular tasks; a reasonable flexibility to handle emergency situations, but also a more formal procedure in certain other cases with advanced notice and opportunity for Canadian operators to make representations.

I have seen nothing to change that. We have moved away. At one time you had to publish the notice in the *Gazette*. It was a 30, 60, 90 day process. I think it left itself open to terms of impeding the process. We came down to 14 days with the capacity in an emergency to pick up the phone. We exempted marine emergencies. We did all of these things. The 14 days was there to accommodate a company which might have a vessel in charter that might be available in six days or eight days, or might be positionable within that period.

When the applicant for a waiver waits until the day before he has to sign to make an application, of course they are not going to find a suitable vessel. This is where the abuse creeps in. It is good business practice from their point of view. I probably would do the same if I were there. I do not think we serve industry well by allowing a procedure, a process, to permit waiting until the day before you make an application and the NTA officials can only respond by saying, "No, there is nothing available the day after tomorrow."

I couple that with what Mr. Darling had to say about it. I am not asking you to comment on abuses, because I suppose we

**[Traduction]**

Nous croyons sincèrement que le projet de loi est excellent et très favorable à l'industrie maritime canadienne. Nous estimons présenter une bonne mesure législative et si nous avons l'occasion de la faire adopter, nous devons procéder le plus rapidement possible sans devoir nous exposer au fait qu'elle tombe à nouveau en raison de circonstances imprévues.

**Le sénateur Forrestall:** Quelques aspects du projet de loi me gênent. C'est une bonne mesure législative. Je me pose des questions au sujet de la *Loi sur la marine marchande du Canada* en termes plus vagues et je me demande quand nous allons l'adopter.

M. Darling a fourni un apport très important à l'élaboration de la politique canadienne sur l'expédition. J'aurai toujours une très grande estime pour ses travaux sur la constitution d'une flotte hauturière.

En 1972, il nous a fait part de certaines choses et jusqu'à maintenant, rien ne me permet de croire le contraire. En ce qui concerne les avis, il dit en page 51 de son excellent rapport:

Pour qu'un tel système fonctionne de façon satisfaisante, il faut: une définition claire du cabotage et des activités soumises à la même législation; une compétence technique pour juger si des navires canadiens ou étrangers conviennent pour des tâches particulières; une souplesse raisonnable pour pouvoir régler les situations d'urgence, mais aussi une procédure plus formelle dans certains autres cas avec préavis et possibilité offerte aux exploitants canadiens de présenter des observations.

Rien ne m'a convaincu de changer d'opinion. Nous avons évolué. À un moment donné, il fallait publier les avis dans la *Gazette du Canada*. Il fallait compter 30, 60 ou 90 jours. Tout pouvait influencer sur le processus. On en est arrivé à un préavis de 14 jours avec possibilité d'information par téléphone en cas d'urgence. Les urgences maritimes ont été exemptées. Nous avons tout fait cela. La période d'avis de 14 jours a été imposée pour permettre à une société qui pouvait disposer d'un navire nolisé pouvant être disponible dans six ou huit jours, ou qui pouvait être repéré durant cette période, de répondre à la demande.

Lorsque le requérant ne présente sa demande que la veille, c'est bien certain qu'on ne va pas trouver de navire. C'est là que se commettent les abus. Du point de vue de la société cependant, c'est commercialement rentable. Je ferais probablement la même chose à sa place. Or, je ne crois pas que l'on rende service à l'industrie en permettant aux sociétés d'attendre la veille de la présentation d'une requête pour faire connaître leurs intentions, sans compter que les responsables de l'ONT n'ont pas d'autre choix que de dire qu'aucun navire n'est disponible deux jours plus tard.

Je viens ajouter aux commentaires de M. Darling à ce sujet. Je ne vous demande pas de faire des commentaires sur les



[Text]

cannot expect you to know about them. If you know about them, you would have to prosecute or do something about it. It is nevertheless a practice, a widespread practice, and its implications are obvious.

How do we feel comfortable with that?

**Mr. Corbeil:** I think we can safely say that when Mr. Darling made that report in 1972, he was probably right at that time, but we are now in 1992, and technology has evolved rapidly. It is now possible through the systems that are in place to know almost exactly where each vessel is in the system very rapidly.

**Senator Forrestall:** But do we do that?

**Senator Corbin:** Yes, definitely. I was personally involved after becoming Minister of Transport in a complaint from an organization that had requested a waiver and was refused it because the time frame in which they wanted to have the waiver issued, did not meet with the 14 days. They argued, and they established their case, that everything had been done before the application was made to find a suitable Canadian ship that was available, and they had not. It is only as a very last resort that they asked for the waiver, and, because they had to wait for that 14 day period before getting a waiver, they lost the business.

What I am saying is that we have not seen, over the years, evidence of cases of numerous abuses. We now have in place systems of technologies that allow us to act rapidly, and the vessel owners have learned the system and they do their enquiries before they even ask for the replacement. This is also why we have put in the possibility that the Governor in Council could implement new regulations if it was seen that the new type of operation would create more abuses. We have the technologies that allow us to operate without that 14 day period for the waiver. We had no evidence of severe abuses, so let us move to this new system.

At the same time, let us give us some safeguard that if we see abuses creeping up, we can rapidly introduce new regulations to curb abuses. We think this is modernizing the approach to this situation by using past experience and the new technology, and being prudent enough to have permission to issue regulations rapidly to curb abuses.

**Senator Forrestall:** We have just heard from the forest industries. They say they are moving some 500 million board feet of lumber from B.C. through the Panama Canal on Panamex vessels to the east coast of the United States. They moved that much in 1990. Of course they move it in international boats, but what if one of their international boats hit the

[Traduction]

abus, parce qu'on ne peut pas s'attendre, je suppose, à ce que vous soyez au courant. Néanmoins, une telle pratique existe et elle est très répandue; en plus, ses répercussions sont évidentes.

Que faire en pareil cas?

**M. Corbeil:** Il est juste de dire que lorsque M. Darling a rédigé son rapport en 1972, il avait probablement raison à ce moment-là, mais nous sommes maintenant en 1992 et la technologie a évolué rapidement. Grâce aux systèmes actuels, il est maintenant possible de savoir exactement et rapidement où se trouve un navire.

**Le sénateur Forrestall:** Mais est-ce qu'on le fait?

**Le sénateur Corbin:** Certainement. Après que j'ai été nommé ministre des Transports, j'ai dû traiter personnellement une plainte d'une société qui avait demandé une dérogation et qui s'était vu refuser sa demande parce qu'elle voulait obtenir la dérogation en moins de 14 jours. Les responsables ont soutenu, avec preuves à l'appui, que toutes les mesures avaient été prises, avant de présenter la demande, pour trouver un navire canadien adapté et disponible, mais qu'il n'y en avait pas. Ce n'est qu'à la toute dernière minute que la société avait présenté sa demande de dérogation et que puisqu'elle avait dû se soumettre à la période de 14 jours, elle avait perdu le contrat.

Je vous dis donc qu'au cours des années, il n'y a pas eu de nombreux cas d'abus. Nous disposons maintenant de systèmes technologiques qui nous permettent d'agir rapidement; les propriétaires de navires savent comment s'en servir et ils présentent leurs requêtes avant même de demander un navire de remplacement. C'est également la raison pour laquelle le projet de loi permet au gouverneur en conseil d'adopter de nouveaux règlements si l'on se rend compte que le nouveau système donne lieu à plus d'abus. Nous disposons de la technologie nécessaire pour nous permettre d'accorder la dérogation sans imposer ce délai de 14 jours. Nous n'avons pas eu de preuves d'abus importants, alors allons-y avec le nouveau système.

Mais en même temps, donnons-nous des garanties pour faire en sorte que si l'on constate des abus, nous pourrions adopter rapidement de nouveaux règlements pour contrecarrer ces pratiques malhonnêtes. Nous estimons adopter ainsi une approche plus moderne en misant sur le passé et sur la technologie nouvelle, tout en conservant une certaine prudence nous permettant d'adopter des règlements pour freiner les abus.

**Le sénateur Forrestall:** Nous avons récemment entendu les représentants de l'industrie forestière qui transporte environ 500 millions de pieds-planches de bois débité de la Colombie-Britannique à la côte est des États-Unis, sur le canal de Panama dans des navires de la société Panamex. C'est ce qui a été transporté en 1990. Bien sûr, on fait appel à des

[Text]

bridge out there again and they had to find another vessel. That is an emergency. Nobody moves that kind of goods and material. That is done a year in advance, two years in advance. Sales and servicing are set up. It is all set up before the trees are cut.

One reason is given to us why we do not need these exemptions. The fact of the matter is they bear no relationship to the daily practice. It concerns me very much.

In Nova Scotia, one of the waivers sought on a regular basis for years has been for vessels to transport salt in the late summer and early fall. The positioning of salt for a variety of reasons, the fishing industry, for highways, for whatever the purpose, is done out of one of our ports, but it is the last minute. The day before they want to start loading the first vessel, they say there are no vessels available. It just happens that the one that is available and they want is sitting up in Port Hawkesbury checking out its compass or something, so it is available. We have seen that happen.

There is not quite enough business to make it attractive for a Canadian to get into it. How do we deal with that? These are the two extremes. I would just like to see protection in there. If the salt industry were to tell the industry once a year, once every five years, we want to fix charters, ten trips a year, between August and November, I find it very difficult to believe that there would not be a Canadian entrepreneur out there who would like to get that business.

**Mr. Corbeil:** I do not think there is any system that is perfect. What we know is that 99 per cent of the coastal trade at the present time is being carried out by Canadian ships. If there is only one per cent of the of volume that is transported under these waivers, I cannot figure out how this could be turned into abuse.

**Senator Forrestall:** Minister, let us just deal for a minute with this movement of salt. They apply for a waiver and receive a waiver. Is it for multi-trips? Do they get a waiver for each trip?

**Mr. Pageot:** I cannot speak on the salt industry, but we have the same situation with the international operations when we have regular container lines coming to Halifax and Montreal. Once in a while we would have a request for refrigerated containers for blueberries. It is a very short season, there are few producers, and all of a sudden they want containers for blueberries. They complain we do not have the equipment and so on, but the investors do not have the money to buy and just store a bunch of refrigerated containers for movement for a week or two.

[Traduction]

navires étrangers, mais qu'est-ce qui se produirait si un de ces navires heurtait à nouveau un pont et qu'il fallait en trouver un nouveau? Il faudrait agir en toute urgence. Aucune société ne transporte ce genre de biens ou de marchandises. On retient les navires un an, deux ans à l'avance. On règle tous les détails concernant la vente et l'entretien. Tout est réglé avant même que les arbres ne soient abattus.

Voilà une raison pour laquelle nous n'avons pas besoin de ces exceptions, mais le fait est que cela n'a rien à voir avec la réalité de tous les jours. Je suis très inquiet.

En Nouvelle-Écosse, chaque année, on demande une dérogation pour le transport du sel à la fin de l'été et au début de l'automne. Pour diverses raisons, à cause de l'industrie de la pêche, du transport routier, enfin je ne sais trop quoi, le transport du sel se fait à partir d'un de nos ports, mais à la dernière minute. La veille de la journée prévue pour le premier chargement, on dit qu'il n'y a pas de navire disponible. Or, il se trouve que le navire qui est disponible et que la société veut avoir attend à Port Hawkesbury, à rien faire; il est donc disponible. C'est déjà arrivé.

Cette activité commerciale n'est pas suffisamment importante pour qu'une société canadienne s'y intéresse. Que faire alors? On a les deux extrêmes. J'aimerais simplement que le projet de loi renferme une disposition qui nous protège contre ce genre de situation. Si les responsables de l'industrie du sel pouvaient dire aux expéditeurs qu'une fois par année, tous les cinq ans, ils ont besoin de navires nolisés capables d'effectuer dix expéditions par année entre les mois d'août et de novembre, j'ai du mal à croire qu'il n'y aurait pas une entreprise canadienne qui ne serait pas prête à accepter ce contrat.

**M. Corbeil:** Aucun système n'est parfait. Ce que nous savons, c'est que 99 p. 100 du cabotage est actuellement assuré par des navires canadiens. Et si seulement 1 p. 100 de ce tonnage est transporté en vertu de dérogations, je ne peux pas voir comment cela créera des abus.

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le Ministre, parlons quelques instants de ce transport du sel. La société demande une dérogation qu'elle obtient. La dérogation vaut-elle pour plusieurs expéditions ou pour une seulement?

**M. Pageot:** En ce qui concerne l'industrie du sel, je n'en sais rien, mais je peux vous parler d'expéditions internationales où des sociétés de transport par conteneur viennent régulièrement à Halifax et à Montréal. À l'occasion, on nous demande des conteneurs réfrigérés pour le transport des bleuets. La saison est courte, les producteurs peu nombreux et tout à coup, on veut avoir ces conteneurs. Les sociétés se plaignent parce que nous n'en avons pas, mais les investisseurs n'ont pas l'argent pour acheter et entreposer quelques conteneurs réfrigérés qu'ils utiliseront une semaine ou deux.



*[Text]*

It is not unique to coasting trade. The problems you raise are real, but we are dealing with a highly seasonal industry with fluctuations which historically have been very high. You have sectors like salt mines or forest products which are facing ferocious competition. They cannot always have equipment reserved and paid.

The issues you raise are very real, but maybe the solution, rather than get an inclusion through legislation, is to handle it like we handle the liner conferences, through exceptions. That is the basis of our approach. Handle these cases as exceptions, and then if you have documentation of abuses, we could interject with some new powers or limit the number. If you find they carry 10 per cent of the trade, you could actually limit the number of movements. We believe it is better to try to resolve it by exceptions than trying to impose a solution when you face structural problems in the industry, seasonality, unforeseen circumstances most of the time. The bill remains a compromise between these interests and ship owners' interests.

**The Chairman:** Senator Stewart and then Senator Lawson.

**Senator Stewart:** In the case of waivers, would it be accurate to say that most of the waivers make it possible for shippers to use U.S. flag ships?

**Mr. Bowie:** The waiver system is open to all foreign ships. There is no preference given to a U.S. or a foreign flag.

**Senator Stewart:** Where do those ships come from? What are their flags?

**Mr. Bowie:** We do not have the statistics available right now, but we can certainly provide those to you in terms of the distribution of flags that are issued waivers. Certainly less than half of them are U.S. flags. In fact, many of them are Bahamas and other British flag ships that currently have certain preferences on the east coast.

**Senator Stewart:** I do not want it to be thought that I am implying a criticism of this particular bill, but I want to ask the question because I am trying to understand coastal shipping. I believe you or at least a person from your department is involved in an effort to liberalize civil aviation between Canada and the United States. In this bill and according to the minister today, we are tightening up the protection for Canadian flag ships. Why is it that these two parts of the transportation industry seem to be going in opposite directions?

**Mr. Corbeil:** This bill is intended to protect the Canadian shipping vessel plying the coastal trade, not the liberalization

*[Traduction]*

Ce problème n'est pas particulier au cabotage. Les difficultés que vous soulevez sont réelles, mais nous devons satisfaire ici aux exigences d'une industrie très saisonnière et dont les fluctuations ont toujours été très nombreuses. Des secteurs comme celui des mines de sel et des produits forestiers subissent une concurrence féroce. Ils ne peuvent pas toujours réserver et payer les navires à l'avance.

Comme je l'ai dit, les problèmes que vous soulevez sont bien réels, mais peut-être que la solution, plutôt que d'inclure une disposition dans une loi, serait d'appliquer la même qui vaut pour les conférences maritimes, c'est-à-dire accorder des exceptions. C'est comme cela que nous voyons les choses en gros. Qu'on fasse des exceptions, et si on constate des abus, on pourra intervenir en adoptant de nouveaux pouvoirs ou en limitant le nombre de ces abus. Si on constate que 10 p. 100 du cabotage se fait par dérogation, on pourrait alors restreindre le nombre d'expéditions. À notre avis, il est préférable d'essayer de résoudre le problème par voie d'exceptions plutôt que de tenter d'imposer une solution pour faire face à des problèmes structurels de l'industrie, à son caractère saisonnier, ou à des circonstances imprévues la plupart du temps. Le projet de loi demeure un compromis entre ces intérêts et ceux des propriétaires de navires.

**Le président:** Sénateur Stewart et sénateur Lawson.

**Le sénateur Stewart:** Est-il juste de dire que la plupart des dérogations qui sont accordées permettent aux expéditeurs d'utiliser le pavillon américain?

**M. Bowie:** Le système de dérogation est offert à tous les navires étrangers. Aucune préférence n'est accordée au pavillon américain ou à tout autre pavillon étranger.

**Le sénateur Stewart:** D'où viennent ces navires? Quel pavillon portent-ils?

**M. Bowie:** Nous n'avons pas de statistiques, mais nous pourrions certainement vous en fournir sur la répartition des pays qui obtiennent une dérogation. Sûrement moins de la moitié d'entre eux sont des navires américains. En fait, bon nombre sont des Bahamas et d'autres sont des navires britanniques qui ont une préférence pour la côte est.

**Le sénateur Stewart:** Je ne veux pas que l'on pense que je critique le projet de loi, mais je tiens à poser ma question parce que j'essaie de comprendre le cabotage. Je crois que vous, ou quelqu'un d'autre du Ministère, tentez de libéraliser les règlements régissant le transport aérien civil entre le Canada et les États-Unis. D'après le projet de loi et les propos du Ministre aujourd'hui, le Canada tente actuellement de mieux protéger les navires portant pavillon national. Pouvez-vous me dire pourquoi ces deux secteurs de l'industrie des transports semblent s'orienter dans des directions opposées?

**M. Corbeil:** Le projet de loi vise à protéger les navires canadiens qui font du cabotage, et non à libéraliser les services

[Text]

of the airline services with the U.S. which involves transport. Here we are talking about coastal trade.

**Senator Stewart:** But I believe you are getting into cabotage in the airline industry.

**Mr. Corbeil:** Cabotage has been dropped off the table, because we said at the beginning we wanted cabotage rights in the U.S. for Canadian airlines but we were completely opposed to cabotage rights in Canada for U.S. Airlines. We said this at the beginning of the negotiations to see if we could get it. They objected strenuously so it was dropped off the table at the first meeting.

**Senator Stewart:** Earlier we were told that in the case of U.S. laws on coastal shipping, defence was a foremost consideration. Could we have a little elaboration on that?

**Mr. Pageot:** Historically the U.S. has maintained a reserve fleet and a policy on strategic industries. They include dock building and ship building as strategic industries. Some of the dockyards may have a mixed role, commercial shipping as well as defence construction. For these reasons, they have historically retained strong defence arguments. At the same it may have helped maintain a reserve fleet, it has hurt the economic performance of some of the operators with the result that they hardly have anybody under the U.S. flag in international operations. Our flexibility gives us the advantage of attracting more cruise activities than if the U.S. regime had a similar flexibility. We are not judging on the success or failure of U.S. policy, but in terms of commercial operations, they are under more and more pressure for not being able to perform in international markets.

**The Chairman:** Senator Stewart, I have just received word from the minister that he has to leave soon to be prepared for Question Period.

**Mr. Corbeil:** My officials can stay behind.

**The Chairman:** Before the minister leaves would you object to Senator Lawson asking a short question of the minister.

**Senator Stewart:** No.

**Senator Lawson:** I have a positive and negative point. In British Columbia, in particular in Vancouver, we have a successful cruise ship industry, as a result of excellent facilities and the cooperation of all the parties concerned. The problem we have there is the aggressive competition from American

[Traduction]

de transport aériens entre le Canada et les États-Unis. Le projet de loi vise le cabotage.

**Le sénateur Stewart:** Mais je crois qu'il est aussi question de cabotage pour les sociétés aériennes.

**M. Corbeil:** Nous avons laissé tomber cette question parce qu'au début, nous réclamions des droits de cabotage aux États-Unis pour les sociétés aériennes du Canada, mais nous ne voulions pas du tout accorder de tels droits aux sociétés américaines au Canada. Nous avons abordé la question au début des négociations pour voir si nous pouvions obtenir ces droits. Les États-Unis s'y sont carrément opposés, si bien que nous avons laissé tomber la question à la première rencontre.

**Le sénateur Stewart:** On nous a dit tout à l'heure que les lois américaines concernant le cabotage visaient d'abord et avant tout des objectifs de défense. Pourriez-vous nous donner plus d'explications?

**M. Pageot:** Les États-Unis ont toujours eu une flotte de réserve ainsi qu'une politique sur les industries stratégiques qui englobent notamment la construction des quais et des navires. Certains des chantiers maritimes ont une double vocation, à savoir l'expédition commerciale et la construction de matériel de défense. C'est pour ces raisons que les États-Unis ont toujours invoqué de solides arguments en matière de défense. Bien qu'une telle politique les ait peut-être aidés à maintenir une flotte de réserve, elle a nui au rendement économique de certaines sociétés, si bien qu'on ne trouve pratiquement aucun navire battant pavillon américain qui effectue des expéditions internationales. La souplesse dont nous disposons nous permet d'attirer plus de sociétés qui exploitent des paquebots de croisière que le régime américain ne pourrait le faire en jouissant de la même souplesse. Nous ne jugeons pas ici du succès ou de l'échec de la politique des États-Unis, mais en ce qui concerne les activités commerciales, ils subissent de plus en plus de pressions parce que les sociétés ne peuvent accéder aux marchés internationaux.

**Le président:** Sénateur Stewart, le Ministre vient tout juste de me dire qu'il doit quitter bientôt pour assister à la période des questions.

**M. Corbeil:** Mes fonctionnaires peuvent rester.

**Le président:** Avant que le Ministre nous quitte, auriez-vous objection à ce que le sénateur Lawson lui pose une petite question?

**Le sénateur Stewart:** Non.

**Le sénateur Lawson:** Deux éléments: l'un positif, l'autre négatif. En Colombie-Britannique, à Vancouver en particulier, le secteur des croisières est florissant, grâce aux excellentes installations et à la collaboration de toutes les parties intéressées. Mais le problème est la forte concurrence des ports amé-



[Text]

ports, Seattle, Tacoma, et cetera. I accept your assurance that nothing in this bill will negatively impact on that industry.

We do have from time to time problems with foreign flag ships. We always have crews jumping ship, contacting the seafaring unions, the church or whomever or trying to seize the ship or whatever. They tell about horrific conditions both in the area of lousy wages, unsafe conditions, et cetera. I notice on page 9, you talk about those occasions when a coasting licence is issued to a foreign vessel and the activities of the ship are not predominantly international in nature, the full powers of the *Immigration Act* apply. I would like you or someone to explain how the *Immigration Act* can apply or can prevent those kinds of abuses?

**Mr. Pageot:** Our *Immigration Act* defines the employment of foreign workers, but it does not extend to employment in foreign territories or regimes. There are international labour organizations that deal with work conditions aboard ships, the United Nations, for example. I see John Fuchs, who for many years has worked in the international labour area. Because of GATT and our international obligations, Canada cannot really define or influence working conditions in Panama or other countries. All we can do is ensure that we have absolute guarantees on safety; standards of operation and protection of our environment. The employment of foreign workers is based on what is feasible, depending on the length of the trip. We do not check the conditions of work of foreigners because we do not have the mandate or powers.

**Senator Lawson:** So if you grant a permit for one of these operations, they could be working under horrific conditions as far as wage, and so on, but that is not your department to deal with?

**Mr. Pageot:** I do not think our workers would even accept to work under conditions like that. We cannot police how they manage their own ships because under a foreign flag, it is almost like foreign territory.

**Senator Lawson:** Exactly my point, thank you.

**The Chairman:** Minister, I would like to thank you for coming here today and helping us with our study of Bill C-33. A number of witnesses will be appearing before us over the next few days.

**Senator Stewart:** Again a very general question, which is designed to improve my understanding of transportation in North America. Such an understanding is becoming increasingly important by reason of the Free Trade Agreement and

[Traduction]

ricains, notamment Seattle, Tacoma, etc. Je vous crois quand vous dites qu'aucune disposition du projet de loi n'aura d'impact négatif sur ce secteur.

Mais nous avons effectivement, à l'occasion, des problèmes avec les navires battant pavillon étranger. Les équipes débarquent en cachette, entrent en contact avec les syndicats de marins, les groupes confessionnels, etc. ou essaient de prendre le contrôle du navire. On raconte des histoires horribles au sujet des piètres salaires qu'on leur verse, des conditions de travail peu sécuritaires, etc. En page 10 de votre déclaration, vous dites que lorsqu'un permis est accordé à un navire étranger mais que les activités de ce navire ne revêtent pas un caractère entièrement international, la *Loi sur l'immigration* s'applique. J'aimerais que vous m'expliquiez, ou quelqu'un d'autre, comment cette loi peut s'appliquer ou comment elle peut empêcher ce genre de situation de se produire.

**M. Pageot:** La loi canadienne sur l'immigration définit l'emploi des travailleurs étrangers, mais ne s'applique pas à l'emploi dans les territoires ou les régimes étrangers. Il y a des organisations internationales qui s'occupent des conditions de travail à bord des navires, les Nations Unies par exemple. Je pense à John Fuchs qui a oeuvré pendant de nombreuses années au sein d'organisations internationales du travail. En raison du GATT et de ses obligations, le Canada ne peut établir ni influencer les conditions de travail au Panama ou ailleurs. Tout ce que nous pouvons faire, c'est de nous assurer que nous avons des garanties absolues concernant la sécurité, les normes d'exploitation et la protection de notre environnement. L'embauchage de travailleurs étrangers est fonction de ce qui est réalisable, selon la durée de l'expédition. Nous ne vérifions pas les conditions de travail des étrangers parce que nous n'avons ni le mandat ni les pouvoirs pour le faire.

**Le sénateur Lawson:** C'est donc dire que si l'on accorde un permis à l'une de ces sociétés, les marins pourraient être soumis à d'horribles conditions de travail (salaires et ainsi de suite), mais vous n'avez rien à voir là-dedans?

**M. Pageot:** Je ne pense pas que les Canadiens accepteraient de travailler dans des conditions pareilles. Nous ne pouvons surveiller la gestion de ces navires parce qu'un navire battant pavillon étranger, c'est presque un pays étranger.

**Le sénateur Lawson:** C'est exactement ce que je voulais savoir, merci.

**Le président:** Monsieur le Ministre, je vous remercie d'être venu nous rencontrer aujourd'hui et de nous avoir aidés dans notre étude sur le projet de loi C-33. Plusieurs témoins vont comparaître devant le Comité au cours des prochains jours.

**Le sénateur Stewart:** J'aimerais poser une autre question très générale pour mieux comprendre l'industrie du transport en Amérique du Nord. J'estime que cela est de plus en plus important depuis la ratification de l'Accord de libre-échange

[Text]

possibly the NAFTA. How extensive is the coastal shipping business in Canada as compared with the United States? Obviously it is smaller, but taking into account the populations, is it smaller than that of the United States?

**Mr. Pageot:** I do not have the facts. We could check. We have about 125 million tonnes per year in coastal activities. That is very substantial when you apply it by proportion of populations. It is probably higher than the U.S. You have all the internal Great Lakes, the coastal activities, the B.C. tug and barge industry, some movement in the Arctic and northern supply.

It is probably more vital to Canada when you look at the coast line and the Arctic. That is where our offshore provisions are important because even though it is not active right now, we are protecting the future. It is probably more important than in the U.S.. The U.S. has the Mississippi River which is an inland water way and it probably adds another dimension.

**Senator Stewart:** I gather the Mississippi would not be included in what you would call U.S. coastal trade.

**Mr. Pageot:** Yes. If you bring the grain from the northern states down to the gulf ports it would be between two U.S. points and it would be considered a coasting movement.

**Senator Stewart:** I understood you to say on the comparison you did not take into account the Mississippi River.

**Mr. Pageot:** If you look at the coastal activities we probably relatively have as much as or more than the U.S. I am not sure whether we are equivalent with the Mississippi. We have the lock system and the Seaway, but the navigation involves a much deeper draft and is more akin to ocean shipping than narrow, shallow barges.

**Senator Stewart:** What about U.S. ships operating in the St. Lawrence Seaway system? Would that count as U.S. coastal trade?

**Mr. Pageot:** No, except between two U.S. ports.

**Mr. Bowie:** If we use the Great Lakes/St. Lawrence system as a basis for comparison, certainly that is a major part of the domestic industry as far as Canada is concerned. It is very important to us. If you look at the traffic within the Great Lakes/St. Lawrence system, you will see that about half—and we are talking about all the lakes, including the ones in the

[Traduction]

et possiblement de la ZNALE. Quelle est la taille du secteur du cabotage au Canada par rapport à celui des États-Unis? Bien sûr, il est plus petit, mais compte tenu des populations respectives, est-il plus petit que celui des États-Unis?

**M. Pageot:** Je ne sais pas, il faudrait vérifier. Nous transportons environ 125 millions de tonnes de marchandises par année, ce qui est très considérable si l'on tient compte de notre population. C'est probablement plus qu'aux États-Unis. Nous avons tout le transport interne sur les Grands Lacs, les activités côtières, le secteur des chalands et des remorqueurs de la Colombie-Britannique, certaines activités dans l'Arctique et l'approvisionnement dans le Nord.

Ce secteur est probablement plus vital pour le Canada quand on regarde ce qui se passe dans les régions côtières et de l'Arctique. C'est la raison pour laquelle les dispositions du projet de loi sur le transport au large des côtes sont importantes parce que même si ce secteur n'est pas exploité actuellement, nous visons à protéger l'avenir. Le cabotage est probablement plus important qu'aux États-Unis où le Mississippi, voie navigable intérieure, ajoute probablement une autre dimension.

**Le sénateur Stewart:** Je suppose que le Mississippi ne serait pas inclus dans ce que vous appelez le cabotage américain.

**M. Pageot:** Oui, si vous transportez des céréales des États du Nord aux ports du golfe, il s'agirait de transport entre deux points aux États-Unis, ce qui serait considéré comme du cabotage.

**Le sénateur Stewart:** Je croyais avoir compris que dans votre comparaison, le Mississippi n'était pas inclus.

**M. Pageot:** En ce qui concerne le cabotage, nos expéditions sont probablement aussi nombreuses, sinon plus, que celles des États-Unis. Je ne sais pas si notre cabotage est aussi important que celui des États-Unis. Nous avons un système d'écluses, la Voie maritime, et notre navigation se fait en eaux beaucoup plus profondes. En ce sens, elle tient davantage du transport océanique que de l'expédition en petits chalands étroits.

**Le sénateur Stewart:** Et les navires américains exploités sur la Voie maritime du Saint-Laurent? Sont-ils inclus dans le cabotage des États-Unis?

**M. Pageot:** Non, sauf s'ils font du cabotage entre deux ports américains.

**M. Bowie:** Si l'on prend le cabotage sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent comme point de comparaison, il ne fait aucun doute qu'il s'agit d'un volet important de l'industrie canadienne. C'est très important pour nous. Prenez le trafic entre les Grands Lacs et le Saint-Laurent, environ la moitié des expéditions—et on inclut ici tous les lacs, y compris ceux qui



[Text]

U.S. —is U.S. domestic trade. It is the coasting trade of the U.S. in which Canada is not involved.

About 20 per cent of that is Canadian domestic trade. So it is a 20/50 thing in terms of the relative comparison of activity in the Great Lakes system. There is another 20 per cent that is cross-border trade. Of that cross-border trade, close to 80 per cent is carried by Canadian ship owners and ship companies. That is in direct relation to the fact that we have been able to protect our coasting trade, and they are able to become efficient and operate and compete effectively with Americans who are much more protected than we are and as a result, probably not as efficient in many areas. In fact, we have a large portion of the cross-border trade.

If you were to look at Canada-U.S. in the Great Lakes system, in total you would see that it is about 40 per cent for Canada, 50 per cent for the U.S. and 10 per cent for foreign ships.

**Senator Stewart:** Suppose you have a ship coming out of a U.S. port in the Great Lakes and it goes down the St. Lawrence. Let us say that it goes to the Port of New York. Does the fact that it has passed into the internal waters of Canada affect the categorization of that voyage? Will that be U.S. coastal trade?

**Mr. Pageot:** Yes, and we do the same. Consider an oil cargo in Portland, Maine. If it is moving to a Canadian port, it becomes Canadian traffic.

If its origin and destination is in Canada, yes. The same is true with respect to the U.S.

**Senator Stewart:** I want to ask for an explanation of the fourth part of clause 3. It states that subsection (1) does not apply in respect of operations permitted by the United States Wreckers Act.

Why does a Canadian statute rely for its interpretation on a statute of a foreign country? Second, with what does the statute of the foreign country deal?

**Mr. Bowie:** The United States Wreckers Act is a Canadian act. It is called the United States Wreckers Act because it relates to American salvage activities. It is the result of a bilateral agreement that we have with the United States. They can do salvage in our waters on their ships, and we can do salvage in their waters on our ships.

**Senator Stewart:** They have a comparable law in the United States?

[Traduction]

sont situés aux États-Unis —sont destinées au commerce intérieur des États-Unis. Il s'agit en fait de cabotage américain dans lequel le Canada n'a rien à voir.

Environ 20 p. 100 des mouvements sont du commerce intérieur canadien. Donc, on aboutit à une proportion de 20/50 en termes relatifs de comparaison dans les Grands Lacs. Une autre tranche de 20 p. 100 est composée d'expéditions transfrontalières. De cette tranche, près de 80 p. 100 du transport est assuré par des sociétés et des propriétaires de navires canadiens. Et cela est directement lié au fait que nous sommes capables de protéger notre système de cabotage et que les sociétés canadiennes sont en mesure de livrer une concurrence efficace aux sociétés américaines qui sont beaucoup plus protégées que les nôtres et, dans certains cas, probablement pas aussi efficaces que les nôtres. En fait, nous contrôlons une grande partie du transport transfrontalier.

Et si l'on devait établir des chiffres pour les expéditions Canada-États-Unis sur les Grands Lacs, au total le Canada obtiendrait 40 p. 100 des activités contre 50 p. 100 pour les États-Unis et 10 p. 100 pour des sociétés étrangères.

**Le sénateur Stewart:** Supposons qu'un navire quitte un port des États-Unis dans les Grands Lacs et qu'il emprunte le Saint-Laurent. Disons qu'il se dirige vers le port de New York. Est-ce que le fait qu'il ait navigué dans les eaux intérieures du Canada modifie la nature de cette expédition? Est-ce considéré comme du cabotage américain?

**M. Pageot:** Oui, et nous faisons la même chose. Prenez le cas d'un pétrolier qui quitte Portland, dans le Maine. S'il se dirige vers un port canadien, cela devient du cabotage canadien.

Si son point d'origine et de destination est au Canada, oui, c'est du cabotage canadien. Le même principe s'applique pour les États-Unis.

**Le sénateur Stewart:** J'aimerais que vous me donniez des explications au sujet de la partie quatre de l'article 3. On dit que le paragraphe (1) ne s'applique pas aux activités autorisées en vertu de la *Wreckers Act* des États-Unis.

Pourquoi l'interprétation d'une loi canadienne repose-t-elle sur une loi étrangère? Deuxièmement, sur quoi porte cette loi d'un pays étranger?

**M. Bowie:** La *Wreckers Act* des États-Unis est une loi canadienne. Elle s'appelle ainsi parce qu'elle permet aux Américains d'effectuer des opérations de sauvetage dans nos eaux. Elle est le fruit d'une entente bilatérale conclue avec les États-Unis suivant laquelle les Américains peuvent effectuer des opérations de sauvetage sur leurs navires et dans nos eaux, et inversement.

**Le sénateur Stewart:** Il existe une loi comparable aux États-Unis?

[Text]

**Mr. Bowie:** Yes.

**Senator Stewart:** Possibly called the Canadian Wreckers Act?

**Mr. Bowie:** I am not sure.

**The Chairman:** Senator Graham, did you want to ask something else?

**Senator Graham:** No, I have just a couple of housekeeping matters I want to ask with respect to the future of this matter.

**Mr. Bowie:** Senator Oliver, if I could respond to the question asked by Senator Stewart earlier, I have some figures now on the number of waivers. Fourteen of the 49 were U.S.; another 10 were Bahamas. The rest were distributed between seven or eight different countries.

**Senator Graham:** Can we have those figures tabled?

**Mr. Bowie:** Yes.

**Senator Forrestall:** You always learn something in this business. I was not aware that yachts coming over from the United States, for example, to Toronto to take some Canadian businessmen out for a cruise for business purposes required a waiver. If we could have some indication of the mix there, I would appreciate that.

Can we talk about Lasmos for a moment? You will be aware that Lasmos has been granted a waiver for a Norwegian flag ship, the *Nordic Challenger*. They have asked for it for the month of June.

Could the department ask of the NTA to provide us with the search it did with respect to the tanker, particularly in respect of its storage and shuttle capacity?

Has it always been that oil we ship into Portland, through the pipeline to Montreal, is considered a Canadian port, Canadian passage?

**Mr. Pageot:** The point I want to make is that if your origin is Canada, your destination is Canada, even if it is by way of a foreign port, a foreign island or a floating platform, it remains Canadian. I may have used the example of Portland without having—

**Senator Forrestall:** Portland is an excellent example. You may take a foreign-registered ship with a waiver into Portland to discharge its oil. It goes from Portland, Maine across the north-eastern United States to Montreal for refining.

How do we stretch that to be a Canadian trip? The vessel returns to our economic zone, but it would certainly be on the 12-mile limit. How does it become one Canadian port

[Traduction]

**M. Bowie:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Qui pourrait s'appeler la *Canadian Wreckers Act*?

**M. Bowie:** Je n'en suis pas certain.

**Le président:** Sénateur Graham, vouliez-vous poser d'autres questions?

**Le sénateur Graham:** Non, j'aimerais seulement éclaircir quelques questions internes au sujet de nos travaux futurs.

**M. Bowie:** Sénateur Oliver, si vous permettez, je vais répondre à la question qu'a posée tout à l'heure le sénateur Stewart au sujet du nombre de dérogations. Des 49 dérogations en question, 14 ont été demandées par les États-Unis et 10 par les Bahamas. Quant aux autres, elles sont réparties entre sept ou huit pays différents.

**Le sénateur Graham:** Peut-on faire inscrire ces données au compte rendu?

**M. Bowie:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** On en apprend tous les jours ici. Je ne savais pas qu'un yacht qui vient des États-Unis, par exemple, pour prendre à Toronto des hommes d'affaires canadiens et les emmener en croisière, devait obtenir une dérogation. Si vous pouviez nous donner une répartition des buts pour lesquels une dérogation est demandée, j'apprécierais beaucoup.

Est-ce que nous pourrions parler de la société Lasmos quelques minutes? Vous savez que cette société va obtenir une dérogation et que le *Nordic Challenger* pourra battre pavillon norvégien. On a demandé la dérogation pour le mois de juin.

Est-ce que le Ministère pourrait demander à l'ONT de nous communiquer le fruit des recherches qu'il a faites au sujet de la capacité d'entreposage et de transport du pétrolier?

Est-ce que le pétrole que nous expédions à Portland, par le pipeline à Montréal, est considéré comme étant expédié dans un port canadien?

**M. Pageot:** Ce qu'il faut bien comprendre, c'est que si le point d'origine et de destination est le Canada, que la marchandise passe par un port étranger, une île étrangère ou une plate-forme flottante, le cabotage demeure canadien. J'ai peut-être utilisé l'exemple de Portland sans. . .

**Le sénateur Forrestall:** Portland est un excellent exemple. Un navire immatriculé à l'étranger, doté d'une dérogation, peut venir décharger son pétrole à Portland. Le navire part ensuite de Portland, dans le Maine, en passant par les États du Nord-Est, pour aller faire raffiner le pétrole à Montréal.

Comment arrivons-nous à établir s'il s'agit d'une expédition canadienne? Le navire revient dans notre zone économique, mais il est certainement dans la limite des 12 milles.



[Text]

returning to a Canadian port when it discharges its cargo elsewhere?

**Mr. Pageot:** We define coasting by port of origin and port of destination in Canada. If it is by way of a pipeline, that remains a Canadian movement.

**Senator Forrestall:** That is the same with passengers. We could not go into Portland and pick up some oil, could we?

**Mr. Bowie:** Not if it came from Canada.

**Senator Forrestall:** It came from Canada, we could go into Portland and bring it back to Halifax? I find that interesting.

The question I am after, is that what Lasmos intends to do with our good Nova Scotia oil, refine it up the river?

**Mr. Pageot:** I missed that.

**Mr. Bowie:** I do not know. I truly cannot answer that question.

**Senator Forrestall:** You must admit it is an interesting question. It becomes a more interesting question if you can do it with a foreign registered ship that may have a Canadian crew but not necessarily paying Canadian wages.

**The Chairman:** Senator Forrestall, it is now seven minutes to two. The Senate will begin at 2 p.m. Senator Graham wanted to raise a couple of housekeeping items before we close.

**Senator Forrestall:** Could we ask if the witnesses could come back, Mr. Chairman? I am sorry, but I will not be rushed on this bill. I am not terribly interested in when the government may think it wants it.

**The Chairman:** Are you available to come back next week?

**Ms Moya Green, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination, Department of Transport:** Mr. Chairman, we would be very happy to make ourselves available.

**The Chairman:** Thank you very much.

**Senator Forrestall:** Why did you not bring it on a year or so ago? It was not convenient for you then, was it?

**Ms Green:** We are doing our best, senator.

**Senator Graham:** I am interested in two things. Senator Forrestall brought one up just now; the reappearance of

[Traduction]

Comment passe-t-il d'un navire quittant un port canadien qui retourne dans un port canadien quand il décharge sa cargaison ailleurs?

**M. Pageot:** Nous définissons le cabotage en fonction du port d'origine et du port de destination au Canada. Si le pétrole est transporté par pipeline, cela demeure également une expédition canadienne.

**Le sénateur Forrestall:** C'est la même chose pour les navires de voyageurs. Un tel navire ne pourrait pas aller à Portland et y prendre du pétrole, n'est-ce pas?

**M. Bowie:** Pas si le navire vient du Canada.

**Le sénateur Forrestall:** Si le navire venait du Canada, il pourrait aller à Portland et ramener le pétrole à Halifax? Intéressant.

Ce que je veux savoir, c'est ce que la société Lasmos a l'intention de faire avec notre bon pétrole de la Nouvelle-Écosse, le raffiner sur le Saint-Laurent?

**M. Pageot:** Je n'ai pas entendu.

**M. Bowie:** Je ne sais pas. Je ne peux vraiment pas répondre à cette question.

**Le sénateur Forrestall:** Vous devez reconnaître que la question est intéressante. Cela devient encore plus intéressant si on peut transporter le pétrole sur un navire battant pavillon étranger qui a peut-être un équipage de marins canadiens mais qui ne paie pas nécessairement les salaires accordés au Canada.

**Le président:** Sénateur Forrestall, il est 13 h 53 et le Sénat siège à 14 heures. Le sénateur Graham voulait éclaircir quelques questions de régie interne avant de terminer.

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le président, pourrions-nous demander aux témoins de revenir? Je regrette, mais je ne veux pas me faire bousculer dans l'étude de ce projet de loi. Peu m'importe quand le gouvernement voudra le faire adopter.

**Le président:** Pourriez-vous revenir la semaine prochaine?

**Mme Moya Green, sous-ministre adjointe, Politiques et coordination, Transport Canada:** Monsieur le président, nous serons très heureux de revenir.

**Le président:** Merci beaucoup.

**Le sénateur Forrestall:** Pourquoi ne nous avez-vous pas soumis le projet de loi il y a un an? Cela ne vous convenait pas?

**M<sup>me</sup> Green:** Nous faisons de notre mieux, sénateur.

**Le sénateur Graham:** Je veux savoir deux choses. Le sénateur Forrestall vient tout juste d'en soulever une, c'est-à-

[Text]

departmental officials. I am wondering if we intend to invite representation from any of the provinces, such as New Brunswick, which has expressed some concern.

Indeed I believe the government of the Yukon has expressed some concern. Is it your intention to invite witnesses from the province and from the Yukon?

Also, what is our proposed schedule for this committee next week? Can you give us an advance indication? Because we have an enormous amount of work which we have undertaken, it would be very advantageous to us so that we can plan our own schedules with respect to meetings and the various pieces of legislation and the prestudy on the telecommunications bill. When are these meetings proposed?

Perhaps we can answer the first question first, and that is with respect to calling witnesses from the province of New Brunswick and Yukon and any other provinces who have expressed interest in the bill.

**The Chairman:** I do not know anything about this bill, so I went to Senators Graham and Forrestall, who are experienced, and I asked them to provide me with a list of people who in their judgment ought to be witnesses. I gave their lists to the clerk with instructions to contact all on their lists and encourage them to appear before the committee.

**Senator Graham:** I am just finding out about New Brunswick and the Yukon, and there may be others, by thumbing through this quickly. I suggest you give consideration to that and we can get on with it.

**The Chairman:** Senator Stewart?

**Senator Stewart:** Mr. Chairman, I want to take advantage of this meeting to register a protest. I am doing it here rather than in the Senate. It refers to the meeting held here last night.

The Standing Senate Committee on National Finance for years has had a meeting at 6 o'clock on Wednesdays. I know it was the intention of this committee to meet yesterday when the Senate rose, but as we all know, the Senate did not rise until after 6 o'clock. The consequence was that I could not be here at a meeting which concerned vital considerations in my part of Nova Scotia.

I think that kind of conduct by this committee is bordering on intolerable. I want to express my indignation here, and I do so here rather than in the Senate. I do not think the meeting should have gone ahead last night when it encroached upon the time assigned by party agreement to another committee.

**Senator Forrestall:** Fair comment, senator.

**The Chairman:** Senator Graham, did you have other points that you wanted to make as well?

[Traduction]

dire une deuxième comparution des fonctionnaires du Ministère. Je me demande aussi si on a l'intention d'inviter des représentants des provinces, notamment ceux du Nouveau-Brunswick, qui ont exprimé certaines préoccupations.

Au fait, je crois que l'administration du Yukon a exprimé elle aussi certaines préoccupations. Avez-vous l'intention d'inviter des représentants du Nouveau-Brunswick et du Yukon?

De plus, quel est l'horaire pour la semaine prochaine? Pouvez-vous nous donner une idée? Comme nous avons entrepris un travail considérable, nous aimerions bien savoir à quoi nous en tenir de façon à pouvoir établir notre propre calendrier en ce qui touche les séances du Comité, les divers projets de loi ainsi que l'étude préliminaire du projet de loi sur les télécommunications. Quand ces séances sont-elles prévues?

Peut-être voudrez-vous répondre à la première question d'abord, c'est-à-dire est-ce qu'on convoque des représentants du Nouveau-Brunswick, du Yukon et d'autres provinces qui ont manifesté un certain intérêt pour le projet de loi?

**Le président:** Je ne connais rien de ce projet de loi, si bien que j'ai demandé aux sénateurs Graham et Forrestall, qui ont de l'expérience, de me fournir une liste de personnes qui, à leur avis, pourraient venir témoigner. J'ai remis leurs listes au greffier à qui j'ai demandé de contacter toutes les personnes y figurant pour venir témoigner devant le Comité.

**Le sénateur Graham:** Je vois là les représentants du Nouveau-Brunswick et du Yukon, il y en a peut-être d'autres, en regardant rapidement. Je vous suggère d'étudier la question.

**Le président:** Sénateur Stewart?

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, je veux profiter de la réunion d'aujourd'hui pour protester officiellement, ici plutôt qu'au Sénat, contre notre séance d'hier soir.

Depuis des années, le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit à 18 heures le mercredi. Je sais que ce comité avait l'intention de se réunir hier après les travaux du Sénat, mais comme nous le savons tous, la séance du Sénat n'a pas été levée avant 18 heures. En conséquence, je n'ai pas pu assister aux travaux de notre Comité qui portait sur des questions vitales pour ma région de la Nouvelle-Écosse.

À mon avis, ce genre d'attitude de la part de notre Comité frise l'intolérable. Je tiens à faire part de mon indignation ici plutôt qu'au Sénat. Je crois que la séance n'aurait pas dû avoir lieu hier soir, empiétant ainsi sur l'horaire établi par les parties intéressées et assigné à un autre comité.

**Le sénateur Forrestall:** Très juste, sénateur.

**Le président:** Sénateur Graham, vouliez-vous soulever d'autres points?



[Text]

**Senator Graham:** No, I am asking for the schedule. I guess, there could be a further question with respect to the point raised by Senator Stewart, and that is whether or not it was constitutionally proper for us to be sitting between 6 and 8 when at the adjournment you see the clock at 6 o'clock. We talked about the word "mischievous" last night a couple of times. I leave that and simply ask the clerk what his proposed schedule is for next week.

**Mr. Denis Robert, Clerk of the Committee:** The committee will meet on this bill at 3 to about 4:30 Monday. We will have two witnesses, Holland-America and Princess Tours.

Then we will have representatives of the Atlantic Provinces Transportation Commission. We have two witness on this bill.

At 5 o'clock to 6:30, on Bill S-11, re airport transfers, we will have Minister Corbeil appearing again.

I have to verify if a room is available on Wednesday at 12:30 to 2:00 to discuss the subject matter of Bill C-62.

I have not set a time for the Thursday meeting on this particular bill. I am looking into having a room either in the morning or in the afternoon.

**Senator Graham:** I would suggest you go in the morning.

**Mr. Robert:** Okay, senator. That is the schedule right now.

**Senator Graham:** I want to make the point that last night there was an agreement between Senator Oliver and myself as Vice-Chairman that we would not be reporting on the Truro-Sydney rail line inquiry until all the changes had been made as agreed upon last evening, particularly with respect to the text of the French version. It was agreed that we would have sufficient notice that those corrections have been made, that we will receive the text and be able to look at it and have sufficient notice as to when it was going to be recorded.

**Mr. Robert:** Concerning the Thursday meeting, for Bill C-33, I have been in contact with the Canadian Merchant Service Guild, the Seafarers International Union of Canada, and the Council of Maritime Affairs, plus a few others with whom I have been playing telephone tag. That is the list which Senator Oliver has given me from Senator Forrestall and yourself, Senator Graham.

**The Chairman:** If there is no further business, this meeting is adjourned.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Non, je voulais connaître l'horaire. Peut-être pourrions-nous ajouter à la question du sénateur Stewart et nous demander si nous avons bien agi en siégeant entre 18 heures et 20 heures quand le Sénat a mis fin à ses travaux après 18 heures. Nous avons employé le mot malveillant deux ou trois fois hier soir. Je demande simplement au greffier de nous faire part du calendrier de nos travaux pour la semaine prochaine.

**M. Denis Robert, greffier du Comité:** Le Comité va étudier ce même projet de loi lundi de 15 heures à 16 h 30 environ. Nous aurons deux témoins, les sociétés *Holland-America* et *Princess Tours*.

Ensuite, nous entendrons deux témoins de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique sur le projet de loi.

De 17 heures à 18 h 30, nous étudierons le projet de loi S-11 sur les correspondances dans les aéroports; le ministre Corbeil sera de nouveau avec nous.

Je dois voir si une salle est disponible mercredi de 12 h 30 à 14 heures pour discuter du projet de loi C-62.

Je n'ai pas fixé d'heure pour l'étude du projet de loi C-33 jeudi. Je vois si nous pouvons avoir une salle en matinée ou en après-midi.

**Le sénateur Graham:** Je propose la matinée.

**M. Robert:** D'accord sénateur. C'est l'horaire pour l'instant.

**Le sénateur Graham:** Je tiens à préciser qu'hier soir, le sénateur Oliver et moi-même, vice-président, nous sommes entendus pour dire que l'on ne présenterait pas de rapport sur l'étude concernant la liaison ferroviaire Truro-Sydney tant que les changements acceptés hier soir n'auront pas été apportés au texte, plus précisément à la version française. Nous nous sommes entendus qu'il faudrait nous prévenir suffisamment longtemps à l'avance que les corrections ont été apportées, que nous recevrons le texte, l'étudierons et qu'on nous préviendra assez longtemps à l'avance de la date à laquelle le rapport sera officiellement porté au compte rendu.

**M. Robert:** Au sujet de la réunion de jeudi sur le projet de loi C-33, j'ai contacté la *Canadian Merchant Service Guild*, le Syndicat international des marins canadiens et le *Council of Maritime Affairs*, plus quelques autres avec qui je joue au cache-cache téléphonique. Ces noms étaient sur la liste que m'a remise le sénateur Oliver, liste que le sénateur Forrestall et vous-même, sénateur Graham, avez fournie au sénateur Oliver.

**Le président:** S'il n'y a pas d'autres questions, la réunion est terminée.

La séance est levée.















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

*From Transport Canada:*

Moya Greene, Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;

André Pageot, Director General, Marine Policy and Programs, Policy and Coordination;

Bruce Bowie, Director, Marine Policy.

*De Transports Canada:*

Moya Greene, sous-ministre adjoint, Politiques et coordination;

André Pageot, directeur général, Politique et programme maritimes, Politiques et coordination;

Bruce Bowie, directeur, Politique maritime.





Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92

## SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER

Monday, June 15, 1992

Issue No. 23

### Second Proceeding on:

Examination of Bill C-33,  
An Act respecting the use of foreign ships and  
non-duty paid ships in the coasting trade

### First and complete Proceeding on:

Examination of Bill S-11,  
An Act to amend the Airport Transfer  
(Miscellaneous Matters) Act

EIGHTH REPORT OF THE COMMITTEE  
(Report on Bill S-11)

### APPEARING:

The Honourable Jean Corbeil  
Minister of Transport

WITNESSES:  
(See back cover)

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992

## SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER

Le lundi 15 juin 1992

Fascicule n° 23

### Deuxième fascicule concernant:

Étude du Projet de loi C-33,  
Loi concernant l'utilisation de navires étrangers  
et de navires non dédouanés pour le cabotage

### Premier et seul fascicule concernant:

Étude du Projet de loi S-11,  
Loi modifiant la Loi relative aux cessions  
d'aéroports

HUITIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(Rapport sur le projet de loi S-11)

### COMPARAÎT:

L'honorable Jean Corbeil  
Ministre des Transports

TÉMOINS  
(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, *Chairman*  
The Honourable B. Alasdair Graham, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	MacDonald ( <i>Halifax</i> )
Barootes	*Murray
Eyton	(or Lynch-Staunton)
Forrestall	Petten
*Frith (or Molgat)	Stewart
Kelly	Sylvain

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Changes in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Barootes substituted for that of the Honourable Senator Buchanan (June 15, 1992).

The name of the Honourable Senator Eyton substituted for that of the Honourable Senator Rossiter (June 15, 1992).

The name of the Honourable Senator Kelly substituted for that of the Honourable Senator Spivak (June 15, 1992).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

L'honorable Donald H. Oliver, *président*  
L'honorable B. Alasdair Graham, *vice-président*

et

Les honorables sénateurs:

Adams	MacDonald ( <i>Halifax</i> )
Barootes	*Murray
Eyton	(ou Lynch-Staunton)
Forrestall	Petten
*Frith (ou Molgat)	Stewart
Kelly	Sylvain

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Barootes est substitué à celui de l'honorable sénateur Buchanan (le 15 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Eyton est substitué à celui de l'honorable sénateur Rossiter (le 15 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Kelly est substitué à celui de l'honorable sénateur Spivak (le 15 juin 1992).



**ORDERS OF REFERENCE**

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Thursday, May 21, 1992:

“Resuming the debate on the motion of the Honourable Senator Rossiter, seconded by the Honourable Senator DeWare, for the second reading of Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Rossiter moved, seconded by the Honourable Senator DeWare that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.”

---

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Wednesday, June 3, 1992:

“The Honourable Senator Simard, seconded by the Honourable Senator Doyle, for the second reading of Bill S-11, An Act to amend the Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Simard moved, seconded by the Honourable Senator Barootes, that the Bill be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.”

**ORDRES DE RENVOI**

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du jeudi 21 mai 1992:

«Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Rossiter, appuyée par l'honorable sénateur DeWare, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage.

Après débat,

La motion, mise au voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Rossiter propose, appuyée par l'honorable sénateur DeWare, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise au voix, est adoptée.»

---

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mercredi 3 juin 1992:

«L'honorable sénateur Simard, appuyé par l'honorable sénateur Doyle, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi S-11, Loi modifiant la Loi relative aux cessions d'aéroports.

Après débat,

La motion, mise aux voix est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Simard propose, appuyé par l'honorable sénateur Barootes, que le projet de loi soit déféré au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Gordon L. Barnhart

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, JUNE 15, 1992  
(29)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in room 257 East Block, at 3:05 p.m., the Chairman, the Honourable Donald H. Oliver, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Barootes, Forrestall, Graham, Oliver and Petten (5).

*In attendance:* Mr. John Christopher from the Research Branch of the Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 21, 1992, the Committee continued its examination of Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade.

*Witnesses:**From Holland America and Princess Tours:*

John Creery, Lawyer, Lang, Michener, Lawrence and Shaw.

*From the Atlantic Provinces Transportation Commission:*

Ramsay M.S. Armitage, General Manager.

Mr. Creery from Holland America and Princess Tours made an opening statement and answered questions.

At 3:55 p.m. Mr. Armitage from the Atlantic Provinces Transportation Commission made opening remarks and answered questions.

At 4:35 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

---

MONDAY, JUNE 15, 1992  
(30)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day in room 257 East Block, at 5:05 p.m., the Chairman, the Honourable Donald H. Oliver, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Corbin, Forrestall, Graham, Oliver and Petten (5).

*Other Senator present:* The Honourable Senator Thériault.

*In attendance:* Mr. John Christopher from the Research Branch of the Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

## PROCÈS-VERBAUX

LE LUNDI 15 JUIN 1992  
(29)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, à 15 h 05, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Barootes, Forrestall, Graham, Oliver et Petten (5).

*Aussi présent:* M. John Christopher du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

*Également présents:* Les sténographes du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 21 mai 1992, le Comité poursuit son étude du projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage.

*Témoins:**De «Holland America» et «Princess Tours»:*

John Creery, avocat, Lang, Michener, Lawrence et Shaw.

*De l'«Atlantic Provinces Transportation Commission»:*

Ramsay M.S. Armitage, gestionnaire.

M. Creery, de «Holland America» et «Princess Tours», fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

À 15 h 55, M. Armitage, de l'«Atlantic Provinces Transportation Commission», fait des remarques préliminaires et répond aux questions.

À 16 h 35, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

---

LE LUNDI 15 JUIN 1992  
(30)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, à 17 h 05, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Corbin, Forrestall, Graham, Oliver et Petten (5).

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Thériault.

*Aussi présent:* M. John Christopher du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

*Également présents:* Les sténographes du Sénat.



Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, June 3, 1992, the Committee began its examination of Bill S-11, An Act to amend the Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act.

*Appearing:* The Honourable Jean Corbeil, Minister of Transport.

*Witnesses:*

*From Transport Canada:*

Michael Farquhar, Deputy Executive Director, Airport Transfer Task Force;

Yvon Soucy, Special Policy Advisor, Airport Transfer Task Force.

The Honourable Jean Corbeil, Minister of Transport made introductory remarks and along with Messrs. Farquhar and Soucy answered questions.

The Committee considered Bill S-11.

*It was agreed,*—That the title stand postponed.

*It was agreed,*—That clause 1 carry.

*It was agreed,*—That clause 2 carry.

*It was agreed,*—That clause 3 carry.

*It was agreed,*—That the title carry.

*It was agreed,*—That the Chairman report the bill to the Senate without amendment.

At 5:45 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 3 juin 1992, le Comité entreprend l'étude du projet de loi S-11, Loi modifiant la Loi relative aux cessions d'aéroports.

*Comparaît:* L'honorable Jean Corbeil, ministre des Transports.

*Témoins:*

*De Transports Canada:*

Michael Farquhar, directeur exécutif adjoint, Groupe de travail sur la gestion des aéroports;

Yvon Soucy, conseiller principal en politiques, Groupe de travail sur la gestion des aéroports.

L'honorable Jean Corbeil, ministre des Transports, fait des remarques préliminaires et répond aux questions en compagnie de MM. Farquhar et Soucy.

Le Comité étudie le projet de loi S-11

*Il est convenu*—Que l'adoption du titre soit reportée.

*Il est convenu*—Que l'article 1 soit adopté.

*Il est convenu*—Que l'article 2 soit adopté.

*Il est convenu*—Que l'article 3 soit adopté.

*Il est convenu*—Que le titre soit adopté.

*Il est convenu*—Que le président renvoie le projet de loi au Sénat sans amendement.

À 17 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du Comité*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*

## REPORT OF THE COMMITTEE

## RAPPORT DU COMITÉ

MONDAY, June 15, 1992

Le LUNDI 15 juin 1992

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## EIGHTH REPORT

## HUITIÈME RAPPORT

Your Committee, to which was referred the Bill S-11, An Act to amend the Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act, has in obedience to its Order of Reference of Wednesday, June 3, 1992, examined the said Bill and reports the same without amendment.

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi S-11, Loi modifiant la Loi relative aux cessions d'aéroports, a, conformément à son ordre de renvoi du mercredi 3 juin 1992, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectfully submitted,

Respectueusement soumis,

*Le président*

Donald H. Oliver

*Chairman*



## EVIDENCE

Ottawa, Monday, June 15, 1992

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-33, respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade, and Bill S-11, to amend the Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act, met this day at 3 p.m. to give consideration to the bills.

**Senator Donald H. Oliver** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** I call this session of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order. I extend a warm welcome to Mr. John L. Creery, counsel for the Holland America Line and the Princess Cruises, Inc., as we continue our study of Bill C-33. You may know that the minister was here at the last session of this committee. We had an opportunity to hear from him and his staff and we have received indications of support from others. I know that you have to catch a plane. Perhaps you could give an overview of your presentation and then we could ask a few questions.

**Mr. John Creery, Counsel, Holland America and Princess Tours:** Mr. Chairman, I would like to thank you and members of the committee for allowing us to make a presentation to you. I am sorry that Mr. Landerman, the president of Holland America, and Mr. Pedersen from Princess Tours were unable to come.

I have been serving this industry on the west coast first hand since 1959, so I can at least give you the results of my attendance to this business for the past 32, almost 33 years. I have watched it grow and endeavoured to help it grow. As you will see in the submission, cruise touring is the fastest and probably the only growing segment of the tourist industry today. In Canada to date the major cruising activity has been the Alaska cruise. It has virtually doubled every three years for the last decade. The load factors have increased mightily.

Sometimes you run into the belief that the cruise industry takes money out of this country. Nothing could be further from the truth. It actually adds a great deal of money to Canada. On the west coast over 93 per cent of those who travel in the ships are Americans. They are lured up to see Alaska, the last frontier, in an ironic situation posed by the United States Passenger Services Act, 1886, whereby a for-

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le lundi 15 juin 1992

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 15 heures pour examiner le projet de loi C-33 concernant l'utilisation des navires étrangers et des navires non dédouanés pour le cabotage, ainsi que le projet de loi S-11 visant à modifier la Loi relatives aux cessations d'aéroports.

**Le sénateur Donald H. Oliver** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Je déclare la séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte. Je souhaite la cordiale bienvenue à M. John L. Creery, avocat à l'emploi de la Holland America Line et de la Princess Cruises Inc., qui nous accompagnera dans la poursuite de notre examen du projet de loi C-33. Vous savez peut-être que le ministre était présent à la dernière réunion de ce comité et que lui-même, ainsi que divers membres du personnel de son bureau se sont adressés à nous; nous avons reçu des témoignages de soutien d'autres sources également. Je sais que vous devez bientôt prendre l'avion, mais peut-être pourriez-vous nous donner un aperçu de votre exposé et nous permettre de vous poser quelques questions.

**M. John Creery, avocat, Holland America et Princess Tours:** Monsieur le président, j'aimerais vous remercier ainsi que les membres de ce comité de me permettre de m'entretenir avec vous. Je regrette que M. Landerman, président de Holland America, et M. Pedersen, de Princess Tours, aient été dans l'impossibilité de venir vous rencontrer.

Je sers directement l'industrie que je représente sur la côte ouest depuis 1959 et je puis donc témoigner des transformations que j'ai pu y observer au cours de ces quelque 32, presque 33 ans de service. Cette industrie, je l'ai regardée grandir et j'ai essayé par mes efforts de favoriser cet essor. Comme l'indique notre mémoire, l'industrie des croisières touristiques est l'industrie qui connaît la croissance la plus rapide et, probablement, le seul segment de l'industrie touristique qui continue de croître aujourd'hui. Au Canada, les croisières qui constituent la majeure partie de ce secteur d'exploitation sont les croisières de l'Alaska. L'activité de celles-ci a pratiquement doublé tous les trois ans au cours de la dernière décennie. De plus, la charge de la flotte a augmenté considérablement.

Il arrive que nous entendions des personnes dire que l'industrie des navires de croisières draine l'argent des Canadiens à l'étranger. Rien, selon moi, n'est moins près de la vérité car celle-ci est au contraire une importante source de revenu pour le Canada. Sur la côte ouest, 93 p. 100 des personnes qui prennent le bateau sont des États-Uniens. Ils sont excités à l'idée de voir l'Alaska, ce dernier bastion de la

[Text]

eign flagship may not carry passengers from an American port to another American port, with a few exceptions that are not important in this context. The result is that Vancouver, by default, has become the southern home port on the Alaska cruises.

**Senator Barootes:** Would you give us that again?

**Mr. Creery:** This is not to be confused with the Jones Act. With regard to the carriage of passengers there is an act called the *United States Passenger Services Act*, 1886. That act forbids a foreign registered vessel from transporting passengers between American ports. Because of that act, would-be Alaskan tourists cannot go from Seattle to Juno, for example. They have to come to Vancouver. Of course this has happened over the years, as I say 33 years now. It has grown. The first year I served this trade there were two little ex-union steamship vessels, converted minesweepers, that we bought for the magnificent sum of \$250,000 each. They carried 150 passengers, and they each did 10 trips. So 3,000 passengers went up to Alaska and back. Last summer 21 ships were in the trade and 423,928 people went through the turnstiles. That does not mean each one was a different individual because about 75 per cent of the traffic is round trip. Canada benefits from that tourism because the people come into Vancouver, often one, two or three days in advance. Many of them come via Victoria. When they come back from the cruise a fair number go straight to the airport but many others stay.

There is another spinoff benefit which is not mentioned in my brief and is often overlooked. I heard today that Canada Tourism estimates that a full 90 per cent of those who come up to Canada on a cruise will come back again. That was certainly borne out in 1988 when we first ran into Bill C-52 and I came down and spoke on behalf of the companies. The chap who was then head of Pan Pacific Hotels told me that he had a large number of American tourists who came to see Expo 86 in Vancouver. Many of them said to him, "We hardly knew where Canada was let alone Vancouver, but now that we have been here we are coming back." That is also something to keep in mind.

[Traduction]

nature sauvage, et ce d'une façon plutôt cocasse puisque, selon le *United States Passenger Services Act* de 1886, aucun navire battant pavillon étranger ne peut transporter des passagers d'un port américain à un autre, à quelques exceptions près, lesquelles n'intéressent pas notre propos. Il en résulte une situation où, par défaut, Vancouver est devenu le port d'attache méridional des croisières de l'Alaska.

**Le sénateur Barootes:** Voudriez-vous répéter cela?

**M. Creery:** Il ne faut pas confondre ce que je viens de dire avec le Jones Act. En ce qui concerne le transport des passagers, il existe aux États-Unis une loi en vigueur depuis 1886, le *United States Passenger Service Act*, qui, comme je l'ai dit, interdit à un bateau immatriculé à l'étranger de transporter des passagers d'un port américain à un autre. À cause de cette loi, les touristes qui aimeraient aller en Alaska ne peuvent pas aller de Seattle à Juneau, par exemple. Ils doivent se rendre à Vancouver. Bien entendu, c'est là une situation qui s'est établie au cours des années, et je dirais que cela a commencé il y a 33 ans et n'a cessé de s'amplifier depuis. La première année que j'ai travaillé dans cette industrie, il existait deux petits bâtiments à vapeur, deux dragueurs de mines reconvertis que nous avions acquis pour la faramineuse somme de 250 000 \$ chacun. Ils transportaient 150 passagers et ils ont fait chacun 10 voyages. Résultat: 3 000 passagers ont fait le voyage de l'Alaska et retour. L'été dernier, 21 bateaux étaient en exploitation et les portillons des passerelles ont été franchis 423 928 fois, ce qui ne veut pas dire qu'un nombre égal de nouveaux passagers ont été transportés puisque 75 p. 100 du trafic est constitué de voyageurs qui font l'allée-retour. Le Canada bénéficie de cette manne touristique puisque ces personnes se rendent à Vancouver souvent un, deux ou trois jours à l'avance. Plusieurs viennent par Victoria. Lorsque la croisière se termine, un bon nombre se rendent directement à l'aéroport, mais plusieurs autres prolongent encore leur séjour.

Il existe une autre retombée que nous n'avons pas signalée dans notre mémoire et qui passe souvent inaperçue. J'ai entendu dire aujourd'hui que Tourisme Canada estimait que plus de 90 p. 100 des touristes qui viennent au Canada en croisière y reviendront. Cela s'est certainement confirmé en ce qui me concerne puisque étant déjà venu en 1988 lors de l'introduction du projet de loi C-52, j'y reviens aujourd'hui pour parler au nom des compagnies que je représente. Le type qui était à la direction de la Pan Pacific Hotels m'a alors dit qu'une part importante de sa clientèle était constituée de touristes états-uniens venus visiter Expo 86, à Vancouver. Plusieurs, selon lui, lui avaient dit: «Nous savions à peine où se trouvait le Canada, encore moins Vancouver, mais maintenant que nous avons découvert ce pays, nous y reviendrons certainement.» C'est là quelque chose que nous ne devons pas oublier.



*[Text]*

Basically this industry brings American tourists to Canada and they spend money here, large amounts of it. I will not waste your time with the figures; they are set out on page 3 of my brief. Suffice it to say that in last years's season, \$139.8 million was infused directly into western Canada.

It involves not just the Port of Vancouver. It also involves the bus and rail routes to the Rockies. They sell 14,000 to 16,000 Rocky Mountain tours as well as tours to and through Yukon. The people get off the vessel at Juno. They take a smaller vessel to Skagway and they either get on the White Pass and Yukon Railway and go up to a little point on the Alaska-B.C. border where they transfer to motor coach or they go all the way by motor coach. They overnight in Whitehorse. Then they overnight, depending on their routing, either in Dawson City or at Beaver Creek, which is right on the border. They spend a minimum of two nights in Canada. As I said, about 25 per cent of the people do not take the round trip in the ships so they go overland. When they get to Alaska they fly home. When the companies reverse the trip they balance out the people because the 25 per cent who are south-bound fly to Alaska and they do the overland tour in reverse.

These figures are quite respectable. Over the years Holland America West Tours has grown. Originally in 1961 we incorporated a little hotel company and built a small 60 room hotel at Beaver Creek on the border. That hotel today has 100 rooms. Plus we have two hotels in Whitehorse, each about 200 rooms, and a hotel in Dawson City. West Tours has a Canadian subsidiary which is Westmark Hotels of Canada Limited. It is the second or third largest employer in the Yukon territory, with about 450 employees during the tourist season. As you can see in my submission, the direct monies spent in the Yukon in 1991 were reckoned to be \$14.5 million. Multiply that by 2.5. I was asked the other day, "Where does 2.5 come from?" You might be interested to know that what was originally proposed by the department of tourism in the State of Alaska was a factor of three.

It was reviewed by the business school of the University of California at Los Angeles, which thought that a more reliable and conservative figure would be 2.5. So we have always used 2.5 as our factor. So 2.5 times that \$14.5 million produces \$139.8 million for the Yukon, which is one healthy contribution to a territory that has only about 26,000 inhabitants. I

*[Traduction]*

Fondamentalement, l'industrie que je représente amène au Canada des touristes états-unis qui, une fois sur place, dépensent de l'argent, beaucoup d'argent. Je ne vous accablerai pas de chiffres; vous en trouverez à la page trois de mon mémoire. Qu'il suffise de dire que, au cours de la saison dernière, 139,8 millions de dollars ont été injectés directement dans l'économie de l'ouest canadien.

Et pas seulement dans le port de Vancouver. Il faut aussi parler des périples en autocar ou en train à travers les Rocheuses. Il se vend chaque année de 14 000 à 16 000 forfaits de voyages organisés dans les Rocheuses et au Yukon. Les passagers descendent du croiseur à Juneau et prennent un plus petit bateau pour se rendre à Skagway et, de là, ils prennent soit le White Pass and Yukon Railway à destination d'une petite localité située sur la frontière Alaska-Colombie-Britannique et, de là, l'autocar, soit l'autocar directement depuis Skagway. Chemin faisant, ils passent la première nuit à Whitehorse. Selon leur itinéraire, ils passent la deuxième nuit à Dawson City, ou à Beaver Creek, localité sise directement sur la frontière. Ils passent au moins deux nuits au Canada. Comme je l'ai dit, environ 25 p. 100 des passagers ne font pas le voyage aller-retour par bateau et, par conséquent, parcourent une certaine distance sur le continent. Lorsqu'ils atteignent l'Alaska, ils rentrent chez eux en avion. Lorsque les bateaux entament le voyage de retour, les 25 p. 100 de passagers manquants sont compensés par des passagers de l'Alaska qui se rendent dans le sud et qui, à l'inverse, feront le voyage de retour par le continent.

Ces chiffres sont assez impressionnants. Au cours des années la Holland America West Tours a connu un essor. Au début, en 1961, nous avons formé une petite compagnie hôtelière et construit un hôtel de 60 chambres à Beaver Creek, à la frontière de nos deux pays. Cet hôtel compte aujourd'hui 100 chambres. Nous avons également maintenant à Whitehorse deux hôtels d'environ 200 chambres chacun, ainsi qu'un autre hôtel à Dawson City. West Tours possède maintenant une filiale canadienne, la Westmark Hotels of Canada Limited, qui est le deuxième ou le troisième plus important employeur au Yukon, et qui donne du travail à environ 450 employés pendant la saison touristique. Comme je l'ai indiqué dans mon mémoire, on estime à 14,5 millions de dollars les sommes dépensées directement au Yukon en 1991. Multipliez cela par 2,5. Quelqu'un m'a demandé l'autre jour d'où venait ce coefficient de 2,5. Vous serez peut-être intéressés de savoir que le coefficient qui a été originellement proposé par le ministère du Tourisme de l'état de l'Alaska était un coefficient de trois.

La question fut examinée par l'école de commerce de l'Université de la Californie, à Los Angeles, qui a jugé qu'un facteur de 2,5 serait un chiffre beaucoup plus fiable et conservateur. Ce qui fait que nous avons toujours utilisé un coefficient de 2,5 et, si nous multiplions 14,5 millions de dollars par ce facteur, nous obtenons 139,8 millions de dollars pour le

*[Text]*

referred a minute ago to related land tours in Alberta. As I said there are bus and rail tours. They are of varying lengths, from 5 to 9 days. I have calculated them out, and as you will see there the B.C.-Alberta tours amount to \$20.5 million direct. That is quite a substantial input.

In addition, tourism infrastructures have been created in Canada for these two big companies. I should mention that the other eight companies in the Northwest Cruise Ship Association do not by and large engage in related land tours. You should be aware that Holland America and Princess Cruises between them constitute over 85 per cent of the business. So you are really looking at the lion's share of the business.

The following figure is a matter of public record. When Carnival Cruise Lines took over Holland America in 1989, we had to tell Investment Canada that the fair market value of the hotels in the Yukon was \$28 million. You can well imagine that Holland America West Tours will be utterly committed to keeping their tours to south-east Alaska to make use of those hotels in the Yukon. In addition, Holland America has funded a chap in Whitehorse who has constructed what he calls the Yukon Game Farm. They have given him \$1.25 million in support to create this game farm.

Both Holland America and Princess Cruises have been cooperating with the federal tourism department in advertising and creating new additional land tours and advertising them in the United States. West Tours, which is the tourism division of Holland America, has established four new land tours in the Arctic this year, taking their tours as far north as Tuktoyaktuk. It reminds me of the old days when Chuck West first started up. He actually offered people trips out onto the ice in the north part of Alaska but there were not too many people interested in doing that.

Coming to Bill C-33, the international cruise industry certainly welcomes this bill as continuing the fiscal and regulatory framework under which this industry has always operated. I don't want anyone to think that this is something new that the industry is being given. A brief was submitted in the other house which implied that this bill was something new. Far from it. This has been the state of affairs and this is what we have worked on on behalf of this industry. The cruise ship industry does not engage in the coasting trade as such. The

*[Traduction]*

Yukon, ce qui n'est pas une contribution négligeable compte tenu du fait que la population de ce territoire ne dépasse guère les 26 000 habitants. J'ai fait allusion il y a une minute aux voyages organisés en Alberta, auxquels notre industrie donnait lieu, et qui s'effectuaient en autocar ou en train. Ces voyages sont généralement d'une durée variant de 5 à 9 jours. J'ai fait des calculs et, comme vous pouvez voir, les voyages organisés en Colombie-Britannique/Alberta totalisent 20,5 millions de dollars en dépenses directes. Ce n'est pas là non plus un revenu négligeable.

Il faut également signaler que des infrastructures touristiques ont été créées au Canada pour les besoins de nos deux grandes compagnies. Je dois dire que les huit autres compagnies membres de la Northwest Cruise Ship Association, pour la plupart, ne s'occupent pas de voyages organisés complémentaires. Vous devriez également savoir que Holland America et Princess Cruises à elles deux totalisent plus de 85 p. 100 de l'ensemble de l'industrie des navires de croisières. Il s'agit donc véritablement de la part du lion de cette industrie.

Le chiffre que je vais maintenant vous donner est du domaine public. Lorsque Carnival Cruises a acheté Holland America, en 1989, nous avons dû informer Investissements Canada que la juste valeur du marché de nos hôtels du Yukon était de 28 millions de dollars. Vous pouvez bien vous imaginer que Holland America West Tours sera tout à fait intéressée à maintenir son programme de voyages dans le sud-est de l'Alaska afin que soit justifié son investissement dans ces hôtels du Yukon. En outre, Holland America a financé un type de Whitehorse qui voulait construire ce qu'il a appelé la «Yukon Game Farm». Holland America lui a donné 1,25 million de dollars pour l'aider à financer son projet.

Holland America et Princess Cruises ont toutes deux collaboré avec le ministère fédéral du tourisme créer de nouveaux itinéraires terrestres complémentaires et en faire la promotion aux États-Unis. West Tours, qui est la division touristique de Holland America, a mis sur pied cette année quatre nouveaux itinéraires arctiques dont l'un amène les touristes aussi loin que Tuktoyaktuk dans cette région septentrionale. Cela me rappelle les débuts de Chuck West, lorsqu'il a commencé à offrir aux gens des excursions sur la glace dans le nord de l'Alaska: il n'y avait guère de gens qui voulaient faire cela à l'époque.

Pour en venir au projet de loi C-33, l'industrie internationale des croisières voit certainement d'un bon oeil ce projet de loi qui, selon elle, maintient le cadre financier et réglementaire dans lequel elle a toujours déployé ses activités. Je ne voudrais pas que l'on s'avise de penser que c'est là quelque chose de nouveau pour notre industrie. Un mémoire présenté à l'autre chambre donnait à penser que le projet de loi était quelque chose de nouveau. Il n'en est rien. Les choses ont toujours été ainsi et c'est ce que nous nous sommes efforcés de



[Text]

coasting trade means taking a paying passenger from one place in Canada to another place in Canada where he or she gets off. The international cruise industry picks up their passengers in Canada and takes them out of Canada to the United States on the west coast and back again.

So far as the east coast is concerned, you are fortunate in the Maritimes in having a lot of interesting places to stop. Last year some 15 companies operated ships, making a total of 82 port calls to Quebec City, and Holland America and West Tours each ran fall foliage tours from New York City. Holland America ran two which turned around in Quebec City, and Princess ran four which turned around in Montreal. Those cruises made sightseeing stops only in Halifax, Sydney, the little village of Gaspé and in Quebec City.

**Senator Forrestall:** Perhaps you should correct yourself. It is "the historic community of Gaspé".

**Mr. Creery:** I looked it up and I found a little village with that name.

**Senator Forrestall:** You had better be a little more accurate in your research.

**Mr. Creery:** Is that a ghost village?

**Senator Forrestall:** Believe me, it is not a village.

**Mr. Creery:** I know it is an area. In any event I had to quantify the value of all this. There was a direct benefit of \$2.3 million just from the fall foliage tours, and that is without the ship-related charges. The passenger and cruise spending amounted to \$2.3 million direct, which with the multiplier gives you \$6 million. The actual vessel expenditures amounted to over \$500,000.

**Senator Forrestall:** Canadian or U.S. dollars?

**Mr. Creery:** These are Canadian dollars. One would be amazed at all the things that make up the vessel-related charges: tugs, pilotage, security, agency fees, harbour dues, line handling, docking, water, baggage. When a ship comes and goes, most people never think what that does for us locally. It amounted to \$557,700 for those trips last fall.

[Traduction]

maintenir pour notre industrie. L'industrie des navires de croisières ne comprend pas le cabotage comme tel, lequel désigne le fait de prendre des passagers payants dans un port canadien et de les débarquer dans un autre port canadien. Les exploitants de bateaux de croisière étrangers prennent des passagers au Canada et les amènent à l'extérieur du pays, en l'occurrence aux États-Unis, sur la côte ouest, avant de les ramener au Canada.

En ce qui concerne la côte est, vous avez la chance, dans les Maritimes, d'avoir un tas d'endroits intéressants à visiter. L'année dernière, une quinzaine de compagnies exploitantes de bateaux ont, à elles toutes, effectué 82 escales à Québec et Holland America et West Tours ont toutes deux organisé des visites de sites boisés en automne au départ de New York. Les chiffres exacts sont les suivants: Holland America, deux, dans les environs de Québec; Princess Cruises, quatre, dans la région de Montréal. Ces compagnies ont par ailleurs effectué des escales à Halifax et Sydney, dans le petit village de Gaspé, et à Québec.

**Le sénateur Forrestall:** Peut-être devriez-vous faire une correction. Il s'agit en effet de la «localité historique de Gaspé».

**M. Creery:** J'ai regardé sur l'atlas et j'ai trouvé un petit village portant ce nom.

**Le sénateur Forrestall:** Je crois que vous devriez être un tantinet plus précis dans vos recherches.

**M. Creery:** Est-ce un village fantôme?

**Le sénateur Forrestall:** Veuillez me croire, le nom de village n'est guère approprié.

**M. Creery:** Je sais qu'il désigne une région. Quoi qu'il en soit, je me suis appliqué à chiffrer tout ce que cela représente et voici ce que cela donne: un bénéfice direct de 2,3 millions de dollars pour les visites de sites boisés en automne, et ce, sans compter les frais des bateaux pendant leurs escales. Ceux-ci, en effet, si on y ajoute les dépenses des équipages, totalisent 2,3 millions de dollars en revenus directs, ce qui, en comptant l'effet multiplicateur, donne 6 millions de dollars. Les dépenses des navires eux-mêmes ont totalisé 500 000 dollars.

**Le sénateur Forrestall:** Dollars canadiens ou états-uniens?

**M. Creery:** Il s'agit de dollars canadiens. Il est surprenant de voir la diversité des frais occasionnés par un bateau qui fait escale: remorquages, pilotages, sécurité, frais d'agence, droits portuaires, manutention des cordages, frais de quai, eau, bagages. Chaque fois qu'un bateau fait escale, peu de gens pensent vraiment à ce que cela constitue comme retombées locales. Au total, 557 700 dollars pour ces escales que nous avons effectuées l'année dernière.

## [Text]

As far as the international cruise ship industry is concerned, it is anxious to see this bill adopted. It has been a long process. The international cruise ship industry is only interested in seeing that the provisions in respect to the coasting trade are continued so as to allow their business to continue. They have no views on what happens with regard to freighters and cargo movements; that is none of their business.

They must commit their ships two and sometimes even three years in advance. A good part of the business is making whole ship sales to large American corporations. Those are committed at least two years in advance. One can't expect these people to commit these ships, which cost \$250 to \$300 million each, to a program if the basis on which they are going to run is dependent upon the regulatory whim of the administration. They would like to see this framework continue to be enshrined in the legislation.

On the West Coast, the city of Seattle has been looking very enviously at the benefits to Vancouver out of the cruise ship business. It has created the Greater Puget Sound Cruise Ship Alliance which has raised a war chest of \$11 million. It has enlisted the help of Senator Murkowski of Alaska who has introduced a bill in the United States Senate that would allow foreign flagships to carry paying passengers from ports in the State of Washington and the State of Alaska and completely bypass Vancouver.

It has also been suggested by another party in the other house that the international cruise industry should be treated as though it were engaged in the coasting trade and hire Canadian crews, pay Canadian income tax, obey Canadian laws and all the rest of it. That flies in the face of an international convention to which Canada is a party. I will leave a copy of that with the clerk. It is the "Convention on Facilitation of International Maritime Traffic" adopted and ratified by Canada in 1967. It states, in effect, that Canada will not do anything that other countries in the world will not do to make traffic more difficult to come in here.

Last month the *Regal Princess* was the latest ship introduced in the Port of Vancouver. It is 70,000 tonnes, has a crew of 780 people and the latest state-of-the-art navigation. Can one imagine replacing everyone on that ship with a Canadian crew? It would not fly. It arises out of a misconception of what constitutes coasting and what constitutes international maritime traffic with sightseeing stops at Canadian cities or points of interest.

## [Traduction]

En ce qui la concerne, l'industrie internationale des croisières aimerait que le projet de loi déposé soit adopté. Le processus a été long et l'industrie internationale des croisières souhaite seulement que les dispositions relatives au cabotage soient reconduites afin qu'elle puisse poursuivre ses activités. Elle n'a pas d'opinion en ce qui a trait aux mouvements maritimes des vraquiers et des navires de charge et considère que cela n'est pas son domaine.

Elle doit placer ses bateaux deux et, parfois, trois ans à l'avance. Une bonne partie de son activité est constituée par le placement en gros auprès d'importantes firmes états-uniennes. De tels placements se négocient au moins deux ans à l'avance. On ne peut donc pas s'attendre à ce que les propriétaires exploitants de bateaux valant de 250 à 300 millions de dollars chacun engagent ceux-ci dans des programmes d'exploitation dont l'avenir dépendrait des caprices réglementaires d'une administration. Ceux-ci aimeraient donc que les conditions qui prévalent à l'heure actuelle soient protégées par la législation.

Sur la côte ouest, la ville de Seattle voit avec beaucoup d'envie les retombées dont bénéficie la ville de Vancouver, grâce à l'industrie des navires de croisières. Elle a donc créé la «Greater Puget Sound Cruise Ship Alliance» qui s'est elle-même dotée d'une caisse spéciale de 11 millions de dollars. Elle s'est également acquis l'appui du sénateur Murkowski de l'Alaska, dont le projet de loi au Sénat des États-Unis vise à permettre aux bateaux battant pavillon étranger de transporter des passagers payants depuis les ports de l'état de Washington et de l'Alaska, ce qui aurait pour effet d'écarter totalement Vancouver de ces circuits.

Un représentant d'un parti de l'autre chambre a suggéré que le Canada traite les exploitants de bateaux de croisière étrangers comme s'ils s'adonnaient au cabotage et, ce faisant, les oblige à embaucher des équipages canadiens, à payer des impôts au Canada, à se soumettre aux lois canadiennes, etc. Cela contreviendrait à une convention internationale à laquelle le Canada est partie. J'en laisserai un exemplaire au greffier. Il s'agit de la «Convention on Facilitation of International Maritime Traffic», qui a été adoptée et ratifiée par le Canada en 1967. Elle stipule en effet que le Canada doit s'abstenir de faire quoi que ce soit que ne feraient pas les autres pays signataires pour rendre plus difficile l'accès de ses ports aux bateaux étrangers.

Le mois dernier, le *Regal Princess* est le dernier bateau qui soit entré dans le port de Vancouver. Il jauge 70 000 tonnes, possède un équipage de 780 membres et est doté des équipements de navigation les plus modernes. Peut-on imaginer que l'on remplacerait tout le personnel d'un tel bateau par un équipage canadien? Il ne pourrait tout simplement pas naviguer. Une telle suggestion procède d'une conception erronée de la notion de cabotage ainsi que du trafic maritime international



[Text]

It has been a long process. The industry, not only my immediate clients, Holland America and Princess Cruises, but also the other eight members of the Northwest Cruise Ship Association, would very much like to see this worrying problem laid to rest.

I do not think there is anything more that I can add. I thank you very much for the opportunity to be here and make this presentation. I would be pleased to answer any questions that you may have.

**The Chairman:** Mr. Creery, I would like to thank you sincerely for coming here today. I also want to thank you for being kind enough to send us your brief in advance. Many of us have had an opportunity to read it.

You are a lawyer who has been practising for almost 33 years so you are familiar with legislation. One thing that is not too clear from your brief, but which I would like to make sure that I am clear on, is the following. As a lawyer familiar with the bill and with the industry, are you saying that you would like to have the bill as drafted passed in its present form without amendment?

**Mr. Creery:** Yes, Mr. Chairman. There were some drafting changes in the bill that was originally proposed in the other place—

**Senator Forrestall:** So that we are absolutely clear about what you have said, are you suggesting that any amendment to this bill might affect you directly or indirectly?

**Mr. Creery:** No, I am not, senator.

**Senator Forrestall:** That is fine.

**Mr. Creery:** Only those areas which would touch on what is deemed to be the coasting trade. As I said a little earlier, whatever concerns freight and cargo and the coasting trade itself—

**Senator Forrestall:** It is quite a different world.

**Mr. Creery:** Yes. As long as the two are not confused.

**Senator Forrestall:** The Chairman sometimes likes to snooker his colleagues and I don't want to be snookered by your response.

**The Chairman:** Senator Graham and then Senator Forrestall.

[Traduction]

et de rapport avec l'industrie des visites organisées de villes et autres points d'intérêt canadiens.

Le processus a été long et les exploitants de croisières, non seulement ceux que je représente ici, Holland America et Princess Cruises, mais également les huit autres membres de la Northwest Cruise Ship Association, aimeraient voir cet inquiétant problème derrière eux.

Je ne crois pas qu'il y ait quoi que ce soit que je puisse ajouter. Je vous remercie de m'avoir fourni l'occasion de venir ici et de m'exprimer devant vous. Si vous avez des questions, je me ferai un plaisir d'y répondre.

**Le président:** M. Creery, j'aimerais vous remercier sincèrement d'être ici aujourd'hui. Je désire vous remercier également d'avoir été assez gentil de nous faire parvenir votre mémoire à l'avance, ce qui a permis à bon nombre d'entre nous d'en prendre connaissance.

Vous êtes avocat et exercez depuis près de 33 ans maintenant, vous devez donc être familiarisé avec la législation. Une chose qui, dans votre mémoire, ne me paraît pas très claire, mais sur laquelle j'aimerais que vous éclairiez ma lanterne est la suivante: en tant qu'avocat qui connaît les dispositions du projet de loi en même temps que les besoins de l'industrie qu'il représente, êtes-vous en train de dire que vous souhaitez que le projet de loi soit adopté tel quel, sans amendement aucun?

**M. Creery:** Oui, monsieur le président. Quelques propositions d'amendements ont été faites à l'autre chambre à une étape antérieure—

**Le sénateur Forrestall:** De façon à ce qu'il ne puisse y avoir aucune méprise sur ce que vous avez dit, allez-vous jusqu'à dire que tout amendement, le cas échéant, risquerait de vous toucher, directement ou indirectement?

**M. Creery:** Non, sénateur, je n'irais pas jusque-là.

**Le sénateur Forrestall:** Bien.

**M. Creery:** Seulement les amendements touchant les dispositions relatives au cabotage. Comme je l'ai dit un peu plus tôt, tout ce qui touche les secteurs des vachiers et des navires de charge—

**Le sénateur Forrestall:** Cela est en effet passablement différent.

**M. Creery:** Oui. Tant qu'il n'y a pas confusion.

**Le sénateur Forrestall:** Le président aime parfois piéger ses collègues, mais je ne veux pas, quant à moi, me laisser piéger par votre réponse.

**Le président:** Le sénateur Graham, puis le sénateur Forrestall.

[Text]

**Senator Graham:** Mr. Chairman, I would be a little kinder than my good friend Senator Forrestall. I would use the word "stick handled".

**Senator Barootes:** Bootlegged?

**Senator Graham:** Or bootlegged, which is not a bad term.

**Senator Barootes:** But a good try, Mr. Chairman, and I agree with you.

**Senator Graham:** Mr. Creery, I would like to join with others in welcoming you here and to say at the outset that I have heard personally many favourable comments about the cruises to which you refer.

I must take exception to one of your comments and I think the printed record would show that when you referred to the figure of 2.5 you said that that was a reliable, conservative figure. There are some people in this room who do not think that any Conservative figures are reliable!

I would like to refer to an advertisement I found in the *New York Times* yesterday which was advertising an "Alaska 2 for 1" tour. I refer to it specifically at the beginning because I thought it would be very appropriate if we could get such a tour for Senator Barootes and Senator Petten who might be to get the two for one fare. I don't know that there are any cruise ships plying the mighty waters of Saskatchewan.

**Senator Barootes:** That two for one fare is for a man and a woman. I wouldn't go with Senator Petten.

**Senator Graham:** I think the last time that Senator Petten was on a cruise was the one organized by John M. Shaheen, aboard the Queen Elizabeth II that sailed to Come-By-Chance in 1973.

Having said that, I was curious about the advertisement that makes it all sound so attractive. It says:

You'll step aboard the Love Boat with someone special and set sail on the voyage of a lifetime. You'll cruise seven days. Ahead of you lie Prince William Sound, College Fjord, the gold-rush towns of Skagway, Juneau and Ketchikan. Beautiful Glacier Bay. And the awesome Inside Passage. Sail July 25 aboard the classic *Dawn Princess*. You'll find eagles soaring overhead, glaciers coming down to the sea and friendly faces like Mario, your waiter, ready with the extra milk you like in your cappuccino. . .

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, je serai un peu plus gentil que mon bon ami le sénateur Forrestall. Je parlerai plutôt de «croche-pied».

**Le sénateur Barootes:** Pourquoi pas de «contre-bande»?

**Le sénateur Graham:** Contre-bande, oui, le terme semble-rait aller.

**Le sénateur Barootes:** Mais l'effort était louable, monsieur le président, et j'en conviens.

**Le sénateur Graham:** M. Creery, j'aimerais me joindre aux autres pour vous souhaiter la bienvenue et vous dire d'emblée que j'ai personnellement entendu dire beaucoup de bien des croisières auxquelles vous avez fait référence.

Je dois toutefois relever l'une des observations que vous avez faites et je crois que le procès-verbal de la présente réunion indiquera que, en parlant du chiffre de 2,5, vous avez dit qu'il s'agissait d'un chiffre fiable et conservateur. Je tiens à vous dire que, selon quelques-unes des personnes présentes dans cette pièce, il est impossible que des chiffres *conservateurs* soient également fiables!

J'aimerais porter à votre attention une publicité que j'ai trouvée dans le *New York Times* et qui offrait aux lecteurs un voyage organisé que l'on désignait par la formule «Alaska 2 for 1» (Alaska, 2 pour 1). Je fais tout de suite allusion à ce voyage organisé parce que j'ai pensé que s'il s'agissait vraiment d'un «deux pour un», nous pourrions y inscrire les sénateurs Barootes et Petten, car je ne crois pas que les eaux tumultueuses de la Saskatchewan se prêtent beaucoup aux croisières en bateau.

**Le sénateur Barootes:** Ce tarif deux pour un est pour un homme et une femme. Je n'irais pas avec le sénateur Petten.

**Le sénateur Graham:** Je crois que la dernière fois que le sénateur Petten est allé en croisière remonte à 1973, lors de ce périple qui a été organisé par M. John M. Shaheen et qui, à bord du Queen Elizabeth II, les a conduits jusqu'à Come-by-Chance.

Cela dit, j'ai parcouru avec avidité cette publicité qui paraissait si attrayante et qui se lisait comme suit:

Vous embarquerez sur un «Love Boat» avec une personne qui vous est chère et appareillerez pour le voyage de vos rêves. Devant vous dorment encore les futures escales de Prince William Sound, College Fjord ainsi que des villes qui se sont rendues célèbres lors de la ruée vers l'or telles que Skagway, Juneau et Ketchikan. Et Glacier Bay, la magnifique! Et le nom moins magnifique Inside Passage! Appareillez le 25 juillet sur le croiseur classique *Dawn Princess*. Lorsque vous serez fatigués de jouir du majestueux spectacle des aigles tournoyant au-dessus de vos têtes et des glaciers qui s'égrènent vers les mers du sud, Mario, le serveur attaché à vos moindres désirs, sera



[Text]

It doesn't state where the tour begins. It doesn't state anything about Victoria or Vancouver. Can you explain why?

**Mr. Creery:** Yes. You stated that the advertisement was in the *New York Times*. Cruises have to be bought from a travel agent. Cruise ship companies do not sell them directly. One goes to a travel agent and buys the tour packages or the cruise packages that the travel agent has, and it depends where one lives. Where the tour begins is what is called the "gateway city". If one happens to live in New York City, the travel agent will sell a cruise tour that begins in New York City and will include air transportation from New York to Seattle or Vancouver. From Seattle, one may take a bus to Vancouver.

In the United States there are many gateway cities. This is of interest under GST legislation because it is a continuous journey that begins at the gateway city. If you happen to live in Podunk and have to get to New York to board the airplane, that will be your ticket.

**Senator Graham:** The advertisement states: "2 for 1 fares available on all stateroom categories," and then it says "Liberian Registry". Is it a requirement that it state where the ship is registered?

**Mr. Creery:** It may be under United States law. It certainly is not under Canadian law.

**Senator Graham:** Can you tell us what this registry means?

**Mr. Creery:** The ship itself is registered under the law of Liberia.

**Senator Graham:** It doesn't mean that it is exempt from certain Canadian regulations, does it?

**Mr. Creery:** No, not at all. All of the ships that are involved have to comply with the International Convention for the Safety of Life at Sea. You may have heard of the acronym "SOLAS". They have to exhibit the certificates issued under that to both the United States Coast Guard and the Canadian Coast Guard.

**Senator Graham:** Do you have any ships registered in Canada?

**Mr. Creery:** No.

**Senator Graham:** Do you have any Canadians serving as part of your crew? What is the percentage of Canadians who serve as part of your crew?

[Traduction]

prêt à vous servir ce cappuccino très allongé de lait crémeux que vous aimez tant. . .

On ne dit toutefois pas où le périple commence. On ne parle pas non plus de Victoria ou de Vancouver. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi?

**M. Creery:** Oui. Vous avez dit que cette publicité était dans le *New York Times*. Les croisières s'achètent auprès des agents de voyage. Les lignes maritimes qui offrent des croisières ne les vendent pas elles-mêmes directement. Le touriste va dans une agence de voyage et achète un forfait d'excursion ou de croisière et le produit qu'il obtient dépend de l'agence à laquelle il s'adresse et de l'endroit où il est. S'il s'agit d'une ville d'où se font de nombreux départs d'excursions ou de croisières, comme New York, par exemple, les agences de voyage vendront des forfaits croisières dont le point de départ est à New York même, et qui comprennent les déplacements en avion entre New York et Seattle ou Vancouver. Si c'est Seattle, le transport à Vancouver pourra être assuré en autobus.

Aux États-Unis, il existe plusieurs grandes villes qui jouent ainsi un rôle de borne de départ. Cela a de l'intérêt en ce qui concerne la législation concernant la TPS puisqu'il s'agit alors de périples ininterrompus à partir de ces villes de départ. Si vous vivez à Podunk et devez prendre un avion à New York, c'est ainsi que votre billet sera établi.

**Le sénateur Graham:** La publicité disait: «tarif 2 pour 1 pour tous les types de cabines» et parlait d'un certain «registre du Libéria». Est-il obligatoire d'indiquer dans quel pays le bateau est immatriculé?

**M. Creery:** Peut-être en vertu des lois américaines, mais certainement pas en ce qui concerne le Canada.

**Le sénateur Graham:** Pourriez-vous nous dire ce que ce registre signifie?

**M. Creery:** Le bateau lui-même est soumis aux lois du Libéria en ce qui concerne son enregistrement.

**Le sénateur Graham:** Cela ne veut pas dire qu'il est exonéré de l'application de certains règlements canadiens, n'est-ce pas?

**M. Creery:** Non, pas du tout. Tous les bateaux concernés doivent se conformer aux dispositions de la Convention internationale sur la sécurité des personnes en mer. Vous avez peut-être déjà entendu parler du sigle «SOLAS». Ils doivent exhiber les certificats émis en vertu de cette convention à la demande de la Garde côtière états-unienne ou canadienne.

**Le sénateur Graham:** Certains de vos bateaux sont-ils immatriculés au Canada?

**M. Creery:** Non.

**Le sénateur Graham:** Les équipages de vos bateaux comptent-ils des Canadiens? Quel est le pourcentage de ceux-ci?

[Text]

**Mr. Creery:** There are no Canadians that I am aware of who serve as crew. Occasionally, in years past, some would be passenger service representatives, young kids going to college who would do the job for the summer. One has to remember that these ships are huge and expensive and have to be deployed year round and actually work 365 days a year, except when they are in the shipyard. I neglected to mention that Princess Cruises has put two of their ships in the shipyard at Vancouver this year, not because anything went wrong but they had scheduled that service. They deliberately try to maximize the input to Canada.

**Senator Graham:** There are some who would say Canadian safety standards are among the best in the world. Would you agree?

**Mr. Creery:** Not being an expert in Canadian standards, my opinion on the matter would not be very weighty, but I would certainly have to agree. I recently travelled on a B.C. Government ferry, which had been bought from the Norwegians, between Earls Cove and Saltery Bay. There was a four-by-ten foot placard full of certificates which showed how the marvellous Canadian Department of Transport had tightened things up which the poor old Norwegians had failed to do.

**Senator Graham:** Can you give us an idea of the type of Canadian safeguards and labour legislation with which you have to comply?

**Mr. Creery:** We have to comply with the requirements of the Canadian Coast Guard. They inspect the ship to see whether it has measured up to the SOLAS convention and whether everything is in order. So as far as labour legislation, no, we do not apply it. These ships are involved in international transportation, international travel, so they don't comply any more than a freighter from Taiwan would comply with Canadian labour law, or a Canadian vessel—if there are such—would comply with the labour laws of Panama or the United States.

**Senator Graham:** At the bottom of page four of your brief you state:

The cruise ship companies welcome the basic approach in Bill C-33 which is essentially to maintain the historic fiscal regulatory framework within which the international cruise industry operates when its ships call at Canadian ports.

Could you outline that fiscal and regulatory framework?

**Mr. Creery:** Yes. Very simply, the fiscal framework is that Canadian tax laws do not apply because it is international

[Traduction]

**M. Creery:** Il n'y en a, à ma connaissance, aucun canadien parmi les équipages de nos bateaux. À l'occasion, par le passé, des Canadiens ont travaillé en qualité de représentants du service aux passagers, mais il s'agissait d'étudiants qui faisaient un travail d'été. On doit se rappeler qu'il s'agit de gros bateaux qui coûtent cher et qui doivent être employés toute l'année durant—en fait, ils le sont—sauf lorsqu'ils sont en cale sèche. J'allais oublier de mentionner que Princess Cruises a cette année deux de ses bateaux en cale sèche à Vancouver, non pas parce qu'ils seraient défectueux, mais parce que cette opération de maintenance était prévue. Ils essaient autant que possible de maximiser les retombées de notre industrie pour le Canada.

**Le sénateur Graham:** Certains disent que les normes de sécurité en vigueur au Canada sont parmi les plus rigoureuses au monde. Êtes-vous de cet avis?

**M. Creery:** N'étant pas expert en matière de normes canadiennes, mon opinion n'a guère de poids, mais je dois certainement dire que je le pense, oui. J'ai récemment emprunté entre Earls Cove et Saltery Bay un traversier du gouvernement de la C.-B. qui avait été acheté à la Norvège et qui, au moyen d'un placard de dix pieds sur quatre pieds, indiquait que le merveilleux ministère canadien des Transports avait remis bon ordre dans une fiche de sécurité trop longtemps négligée par les autorités norvégiennes.

**Le sénateur Graham:** Pouvez-vous nous donner une idée du type de normes canadiennes de la sécurité et du travail auxquelles vous devez vous conformer?

**M. Creery:** Nous devons obéir aux directives de la Garde côtière canadienne qui inspecte les bateaux pour voir si nous nous conformons aux dispositions de la SOLAS et si tout est en ordre. En ce qui concerne la législation du travail, non, nous n'y sommes pas soumis. Nos bateaux font dans le transport international et le voyage international et, à l'instar d'un bateau de charge de Taïwan, n'ont pas à se conformer aux lois du travail du Canada, pas plus du reste qu'un bateau canadien—si cela existe—n'aurait à se plier aux lois du Panama ou des États-Unis.

**Le sénateur Graham:** En haut de la page cinq de votre mémoire, on peut lire ce qui suit:

Les exploitants de navires de croisières souscrivent à l'approche fondamentale du projet de Loi C-33 qui consiste essentiellement à maintenir le cadre financier et réglementaire traditionnel de l'industrie des navires de croisières internationales qui font escale à des ports canadiens.

Pourriez-vous nous expliquer en quelques mots en quoi consiste ce cadre financier et réglementaire?

**M. Creery:** Oui. Très simplement, le cadre financier tient au fait que les lois fiscales du Canada ne s'appliquent pas



[Text]

shipping. That even extends to the goods and services tax which, I might say, mirrors the position in Europe. The value-added tax in the United Kingdom does not apply to international cruise ships. As far as the regulatory framework is concerned, they must conform to the International Convention for the Safety of Life at Sea and be able to produce the certificates to the authorities here when they call at a Canadian port to establish that the ship meets the requirements.

**The Chairman:** Senator Forrestall.

**Senator Forrestall:** Thank you, Chairman. I join with you and Senator Graham in welcoming Mr. Creery before this committee. Mr. Creery, you and I are not strangers in respect of this subject matter. I want to assure you from the very beginning that I welcome the \$130 or \$140 million that you leave annually in the environments of the Port of Vancouver, and Victoria, in western Canada. I welcome the efforts that you are making with respect to endeavours on the east coast of Canada. We have no difficulty, in the final analysis, with efforts that you might want to undertake. I would hope that Canadian law would govern itself with respect to a sense of *ad hocness* in what you might want to do on the east coast. We understand the nature of the activities, and we understand the law that makes this possible, and I think we have done what we can to accommodate you. It has been to our advantage to do so.

I have not run across any Canadian entrepreneur prepared to go out and, as you say, make the capital investment and do the work necessary to engage that capital investment 365 days a year. It is a major undertaking. I say that notwithstanding what hindsight would tell me today given the nature of the business 15 or 20 years ago and what it has come to today. I don't think this committee or any member of the Senate suggests otherwise, and certainly as you sat through the other chamber it was not suggested otherwise. I don't have any particular difficulty, and indeed I would like to be able to help you.

I wish that you were not foreign registered, but I understand why you are. I wish that you could find some way to employ Canadians. Let me just ask you a brief question: Do you not employ Canadians because they are too expensive?

[Traduction]

étant donné qu'il s'agit d'activité de transport maritime internationales. Cela vaut même pour la taxe sur les produits et services, ce qui, si je puis dire, fait pendant à la situation qui existe en Europe. La taxe sur la valeur ajoutée du Royaume-Uni, par exemple, ne s'applique pas aux croisières maritimes internationales. En ce qui concerne le cadre réglementaire, ils doivent appliquer la Convention internationale pour la sécurité des personnes en mer et, lorsqu'ils font escale dans un port canadien, être capables, à la demande des autorités, de produire les certificats attestant que les bateaux satisfont aux normes en vigueur.

**Le président:** Le sénateur Forrestall.

**Le sénateur Forrestall:** Merci, monsieur le président. Je me joins à vous et au sénateur Graham pour souhaiter à M. Creery la bienvenue aux audiences de ce comité. M. Creery, vous et moi ne sommes pas de purs étrangers en ce qui concerne le sujet qui nous occupe aujourd'hui. Mais j'aimerais vous assurer d'emblée que je vois d'un très bon oeil le fait que vous apportiez à ces deux secteurs économiques de l'ouest canadien que sont le port de Vancouver et la ville de Victoria, des revenus annuels de l'ordre de 130 à 140 millions de dollars. J'apprécie également les efforts que vous faites en ce qui concerne la côte est du Canada. En dernière analyse, nous n'éprouvons aucune difficulté à l'égard des initiatives que vous pourriez souhaiter adopter, et je souhaiterais que la loi canadienne sache pour ainsi dire s'adapter afin que vous puissiez mener à bien ce que vous voudriez entreprendre sur la côte est. Nous comprenons la nature de vos activités et comprenons que cela découle des exigences d'une certaine loi, et je crois que nous avons fait tout ce que nous pouvions pour vous faciliter la tâche. Il était de notre propre intérêt de faire ainsi.

Je n'ai encore rencontré aucun entrepreneur canadien qui se soit montré prêt à tenter l'aventure et, comme vous l'avez dit, non seulement à réunir les capitaux nécessaires, mais également à déployer les efforts nécessaires pour faire en sorte que ces capitaux travaillent 365 jours par an. C'est là une entreprise colossale. Je dis cela nonobstant le recul que nous avons acquis aujourd'hui quant à ce qu'était l'enjeu il y a 15 ou 20 ans et ce qu'il est aujourd'hui. Je ne crois pas que ce comité ou l'un quelconque de ses membres opine différemment et je suis persuadé que, lorsque vous avez assisté à ses travaux, l'autre chambre n'opinaut pas autrement elle non plus. Je ne vois aucun problème particulier et, en fait, j'aimerais pouvoir vous aider.

J'aimerais que tous vos bâtiments ne battent pas pavillon étranger, mais je comprends pourquoi il en est ainsi. J'aimerais également que vous trouviez des façons de fournir de l'emploi à des Canadiens. Puis-je vous poser une question toute simple: N'évitez-vous pas d'employer des Canadiens parce qu'ils reviennent trop cher?

[Text]

**Mr. Creery:** No, I would not say that. I would say that if any Canadian wanted to be employed on the ships, he could apply to the headquarters and quite conceivably be taken on. As I said that, I suddenly remembered that if you travel on one of the ships you will be entertained by groups of performing artists, and they have had Canadian performing artists, for example.

**Senator Forrestall:** What would you pay someone with an ON1 license?

**Mr. Creery:** That I could not tell you.

**Senator Forrestall:** Could you find out and let us know by way of a note to the chairman or the clerk?

**Mr. Creery:** Could you give me the description of that licence again? ON1, did you say?

**Senator Forrestall:** ON1, Ocean Navigation 1, Ocean Navigation 2, and General Watchkeeping Certificate. Perhaps the levels in the engine room.

**Senator Graham:** Senator Forrestall has all those tickets, and he is just looking for something to do in the summer.

**Senator Forrestall:** I intend, as the chairman knows, to move one or two amendments to this bill and bring it back a little bit closer to the bill as I knew it three or four years ago.

There is a traditional Anticosti Line, Cap-des-Rosiers into West Point, Anticosti Island, and from that island to the north shore of the St. Lawrence River along the meridian about 63 degrees, west of which there would be other rules that would apply with respect to movement of people. This is the so-called Anticosti line, not anything east of it or north. Do you have any comment with respect to that? Would that affect the industry as you see it developing?

What I am talking about is moving backwards, back up into the lakes and back up into the river where there might be a potential for a Canadian entrepreneur to consider capital investment.

**Mr. Creery:** Well, I will tell you if you want to hear exactly what I think about it. I agree with what you said about 15 or 20 years ago. If a Canadian wants to get into this business, costs being what they are, in my opinion—and it is just mine, not my client's opinion—he is going to have to do it with a foreign flag. Why? Because Canadian rates are too damn high, and they cannot compete in this business. Let's face it, it is a worldwide business, and that goes for freighters as well as passenger ships.

[Traduction]

**M. Creery:** Non, je ne dirais pas cela. Je dirais simplement que si un Canadien désire travailler sur l'un de nos navires, il n'a qu'à faire une demande à notre siège social et il est tout à fait possible qu'il obtienne ce qu'il demande. Cela me revient maintenant. Pendant les croisières, les passagers sont divertis par des artistes de la scène et des groupes canadiens, parmi d'autres, se sont produits dans le cadre de telles activités.

**Le sénateur Forrestall:** Combien paieriez-vous quelqu'un avec un brevet de pilote NH1?

**M. Creery:** Je ne pourrais pas vous le dire.

**Le sénateur Forrestall:** Pourriez-vous vous renseigner et nous faire savoir en adressant une note au président ou au greffier du comité?

**M. Creery:** Pourriez-vous me répéter la spécification de ce brevet? NH1, avez-vous dit?

**Le sénateur Forrestall:** NH1, navigation hauturière premier niveau, navigation hauturière deuxième niveau et certificat de vigie générale. Peut-être aussi les grades d'emplois à la salle des machines.

**Le sénateur Graham:** Le sénateur Forrestall a tous ces brevets et il cherche simplement de quoi occuper ses loisirs pendant l'été.

**Le sénateur Forrestall:** J'ai l'intention, comme le président le sait, de faire adopter un ou deux amendements à ce projet de loi afin de ramener la législation un peu plus près de ce qu'elle était il y a trois ou quatre ans.

Il existe historiquement une ligne allant de Cap-des-Rosiers à la Pointe ouest, puis à l'île d'Anticosti et, de là, vers la rive nord du Saint-Laurent, le long du méridien à environ 63°; à l'ouest de cette ligne, les mouvements de personnes serait régis par d'autres règles. Ce serait la soi-disante «ligne d'Anticosti»; rien à l'est ni au nord de cette ligne. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet? Cela influerait-il sur l'évolution de votre industrie telle que vous la percevez?

Ce à quoi je fais référence signifierait un retour en arrière, un retour dans ces régions de lacs et de rivières où il existe peut-être des entrepreneurs canadiens prêts à faire les mises de fonds nécessaires.

**M. Creery:** Eh bien, si c'est ce que vous désirez, voilà ce que j'en pense exactement. Je partage votre avis pour ce qui est de la situation il y a quinze ou vingt ans. Si un Canadien veut se faire une place dans cette industrie, les coûts étant ce qu'ils sont à mon avis—au mien seulement, et non pas celui du client que je représente—il devra lui aussi exploiter des bateaux battant pavillon étranger. Pourquoi? Parce que les taux canadiens sont bigrement trop élevés et qu'ils ne sont pas compétitifs. Voyons les choses en face: nous sommes dans une industrie qui se ramifie à l'échelle mondiale et cela vaut autant



[Text]

**Senator Graham:** You said wage rates?

**Mr. Creery:** Wage rates and taxes. I don't know much about it but I think there is a large freight operator in Montreal who has transferred some of his operations to Bermuda. I know Canadian Pacific did that a while ago. I agree with you, there is definitely an interest in the Great Lakes, but my instructions are, "Look, we have big ships, we are foreign companies, and we are embarrassed as it is to be meddling or even to appear to be meddling in Canadian internal laws, and so on." The fact is they have spent scores of millions of dollars over all these years, they have built up this big trade, and it is good for them and it is good for Canada, and we would like to see it continue. But I agree. You say Anticosti is farther west than the St. Lambert lock, is it? Is that correct?

**Senator Forrestall:** Much farther east. If you don't know—

**Mr. Creery:** That might actually slow down some—

**Senator Forrestall:** If you don't know, don't even think of it.

**Mr. Creery:** No, I don't, really. That is one reason why I have never asked, actually.

**Senator Forrestall:** Let me ask you another question. You might be able to supply the answer. I don't expect you to have an answer now. You have just said that labour is so damn expensive and we are too damned costly. I agree with you. Don't misunderstand this. Where do you think labour costs lie now in percentage in terms of a ticket, in terms of cost recovery, as opposed to what you might have to pay in the Cayman Islands? I don't know what kind of crews you have on your lines, but what is the difference between what you pay generally on the west coast and what Canadians might charge you? Could you find that out for us and let us know?

**Mr. Creery:** I would have to ask. Don't forget, though, that on Holland America the crew are Dutch. They all come from Holland. They are recruited in Holland, and they are paid the going rate in Holland.

**Senator Forrestall:** Which I would suggest is probably within 4 or 5 per cent of the world rate.

[Traduction]

pour les exploitants de bateaux de charge que pour les exploitants de bateaux de plaisance ou de transport de passagers.

**Le sénateur Graham:** Vous voulez dire les taux de rémunération?

**M. Creery:** La rémunération et la fiscalité. Je ne suis pas très versé dans ces questions, mais je crois savoir qu'un affréteur maritime de Montréal a transféré une partie de ses opérations aux Bermudes. Je sais que le Canadien Pacifique a fait cela également dans le passé. J'en conviens, les Grands Lacs présentent un intérêt réel, mais mes instructions sont les suivantes: «Écoutez, nos bateaux sont très gros, nous sommes des compagnies étrangères et il est déjà très embarrassant pour nous de nous mêler ou d'avoir l'air de nous mêler d'intervenir dans l'établissement du droit international du Canada, etc.» Le fait est qu'elles ont dépensé des dizaines de millions de dollars pendant plusieurs années, qu'elles ont assuré l'essor de cette grande industrie et que, puisque celle-ci est d'un bon rapport tant pour elles que pour le Canada, elles aimeraient bien que cela continue. Mais, j'en conviens. Vous avez dit qu'Anticosti était plus à l'ouest que les écluses de Saint-Lambert, n'est-ce pas?

**Le sénateur Forrestall:** Beaucoup plus à l'est. Si vous ne le savez pas—

**M. Creery:** Cela pourrait réellement ralentir certains—

**Le sénateur Forrestall:** Si vous ne le savez pas, ce n'est pas la peine que vous y songiez.

**M. Creery:** Non, je n'y songe pas. Et c'est la raison pour laquelle je n'ai, en fait, jamais demandé.

**Le sénateur Forrestall:** Permettez-moi de vous poser une autre question. Vous pourrez peut-être nous en obtenir la réponse, car je ne m'attends pas à ce que vous puissiez le faire maintenant. Vous avez dit que le main-d'oeuvre était si fichtrement chère, que nous revenions terriblement cher. J'en conviens avec vous. Mais ne vous méprenez pas sur le sens de mes paroles. Quel est selon vous aujourd'hui le pourcentage des coûts de main-d'oeuvre dans le prix du billet, en termes de récupération des coûts, en comparaison de ce que vous auriez à payer aux îles Caïman, par exemple? Je ne sais pas quels types d'équipages travaillent sur vos bateaux, mais quelle est la différence entre ce que vous payez généralement sur la côte ouest et ce que les Canadiens vous demanderaient? Pourriez-vous vous renseigner à ce sujet et nous transmettre l'information?

**M. Creery:** Je devrais me renseigner. N'oubliez pas toutefois que, sur les bateaux de la Holland America, les membres des équipages sont hollandais. Ils viennent tous des Pays-Bas. Ils sont aux Pays-Bas et payés aux taux en vigueur dans ce pays.

**Le sénateur Forrestall:** Ce qui, je serais tenté de croire, est probablement 4 à 5 p. 100 en dessous du taux mondial.

[Text]

**Mr. Creery:** I simply don't know because I have never had any occasion to get into it.

**Senator Forrestall:** I think what I am saying to you is that crew costs are a myth.

**Mr. Creery:** They could be, but then another major cost is the fuel cost.

**Senator Forrestall:** Fuel costs and taxes.

**Mr. Creery:** I can remember when the ships would refuel in Alaska rather than Vancouver because of that. I will inquire and I will let you know.

**Senator Forrestall:** I welcome you, sir. I would not stand in the way of the business you are giving to the west coast of Canada for one moment. I just wish that you could find some way of ridding yourself of this myth that the cost of Canadian crews is prohibitive. Other factors are much more expensive. I would like somebody in your industry to simply admit this to the Canadian industry. I have not run across anybody who is going to go out and invest four or five hundred million dollars to get into the business.

However, I welcome you here, sir, and I appreciate very much the business that you bring to our port handlers and our tug operators. I wish you had decried a lot more loudly the fuel tax that you have to pay, because if that had the effect of lowering your tickets it might attract more people. We like to keep Vancouver International Airport busy and would like to see the Halifax International Airport become busier with cruising activity. Thank you for being here, sir.

**Mr. Creery:** Thank you, senator.

**The Chairman:** Senator Barootes.

**Senator Barootes:** Thank you, Mr. Chairman. Welcome, Mr. Creery. It was a most interesting presentation, not relevant to the bill, of course.

**Mr. Creery:** What is not relevant to the bill, senator?

**Senator Barootes:** Your commentary, your presentation. The bill does not touch international—

**Mr. Creery:** Excuse me, it does touch international ships calling at Canadian ports.

**Senator Barootes:** I see what you mean. Yes, in that respect. I have three questions and they are kind of simple. You mentioned Senator Murkowski from Alaska. Should he

[Traduction]

**M. Creery:** Je n'en sais rien pour la simple raison que je n'ai jamais eu à me pencher sur cette question.

**Le sénateur Forrestall:** Ce que je suis en train de vous dire, je crois, c'est que les coûts d'équipages sont un mythe.

**M. Creery:** C'est peut-être bien le cas, mais un autre poste important des frais est celui du combustible.

**Le sénateur Forrestall:** Le prix du combustible et les taxes.

**M. Creery:** Je me souviens de l'époque où les bateaux refaisaient le plein en Alaska plutôt qu'à Vancouver pour cette raison-là. Je me renseignerai et vous ferai savoir.

**Le sénateur Forrestall:** Vous êtes le bienvenu, monsieur. Je ne voudrais, ne serait-ce qu'un instant, faire obstacle aux retombées économiques que vous procurez à la côte ouest du Canada. J'aimerais seulement que vous vous débarrassiez de ce mythe que le coût des équipages canadiens est prohibitif. D'autres éléments coûtent beaucoup plus cher. J'aimerais que quelqu'un dans le secteur d'activité que vous représentez reconnaisse simplement ce fait devant l'industrie canadienne. Je n'ai encore jamais rencontré personne qui soit prêt à investir quatre à cinq cents millions de dollars pour se lancer dans cette entreprise.

Toutefois, je vous rappelle que vous êtes le bienvenu ici, monsieur, et que j'apprécie beaucoup que vous fournissiez un supplément de travail à nos dockers et à nos remorqueurs. Et vous auriez sans doute dû dénoncer avec plus de véhémence la taxe sur le carburant que vous deviez payer car, si cela avait eu pour effet de réduire le prix de vos billets, cela aurait peut-être attiré plus de gens. Nous sommes contents que l'Aéroport international de Vancouver bourdonne d'activité et nous aimerions que celui d'Halifax connaisse une recrudescence d'activité en marge des croisières. M. Creery, je vous remercie.

**M. Creery:** Sénateur, je vous remercie.

**Le président:** Sénateur Barootes.

**Le sénateur Barootes:** Merci monsieur le président. M. Creery, soyez le bienvenu parmi nous. Votre exposé était très intéressant, encore que sans rapport avec le projet de loi.

**M. Creery:** Qu'est-ce qui, selon vous, sénateur, est sans rapport avec le projet de loi?

**Le sénateur Barootes:** Vos observations, votre exposé. Le projet de loi ne concerne pas le régime international—

**M. Creery:** Excusez-moi, mais il concerne les bateaux internationaux qui font escale dans des ports canadiens.

**Le sénateur Barootes:** Je vois ce que vous voulez dire. Oui, vu sous ce rapport. J'ai trois questions et elles sont simples. Vous avez fait allusion au sénateur Murkowski de



[Text]

be successful with his bill, what would be the fate of Princess Cruises from Vancouver and Victoria?

**Mr. Creery:** Both Princess Cruises and Holland America would continue as long as the Canadian framework remains. They would continue to come out of Vancouver.

**Senator Barootes:** But if Murkowski is correct in that these ships could now go as foreign ships from American port to American port, say Seattle to Juneau, would that not be a more attractive venue, especially in view of the advertisement that—

**Mr. Creery:** To answer your question, no. I asked why when I was told, because Seattle manages to steal our damn container business, and now it looks like they would love to steal our passenger business. The answer is—and I am told this by the president of Holland America—that Vancouver has got more sizzle than Seattle. Furthermore, it is a foreign country they go to. Believe it or not, the Americans are very parochial. They live in the United States, and we live in another place. I remember when I worked here in the Department of Justice, and an American stopped me out on the street and said, “Where do I see the troopist?”

**Senator Barootes:** See the what?

**Mr. Creery:** The troopist. Translation: RCMP. That is how informed many Americans are about our country.

**Senator Barootes:** San Francisco doesn't have much sizzle?

**Mr. Creery:** It has lots, but it is too far away. They do run a round trip out of San Francisco, but it is only in Vancouver every ten days. They are in the business to make money.

**The Chairman:** What about the business and the bottom line? Senator Barootes' question is an excellent one. What about the costs of bunkering, pilotage, port charges, security, et cetera?

**Mr. Creery:** I was about to come to that.

**Senator Barootes:** What about air travel from Des Moines to New York to Seattle?

**The Chairman:** Surely, Seattle will be a more appealing location.

**Mr. Creery:** No. You leave Vancouver and sail south. You are into a very heavy traffic area, Puget Sound. There are a lot more navigational concerns to worry about. There is U.S. pilotage to get involved with, and you have time. Don't forget time is absolutely critical in this because the ship gets into

[Traduction]

l'Alaska. Si le projet de loi qu'il a présenté devait aboutir, qu'advierait-il des activités de la Princess Cruises au départ de Vancouver et Victoria?

**M. Creery:** Princess Cruises aussi bien que Holland America continueraient leurs activités aussi longtemps que les conditions qui prévalent au Canada resteraient inchangées. Elles continueraient de rayonner à partir de Vancouver.

**Le sénateur Barootes:** Mais si le sénateur Murkowski obtient que ces bateaux étrangers puissent désormais naviguer entre les ports états-uniens, entre Seattle et Juneau, par exemple, cela ne représenterait-il pas un périple plus attrayant, compte tenu surtout de la publicité—

**M. Creery:** La réponse à votre question est non. Lorsqu'on m'a dit cela, j'ai demandé pourquoi et on m'a répondu que Seattle s'était débrouillée pour nous voler notre marché des conteneurs et qu'il semblait qu'ils essayaient maintenant de nous prendre celui du transport de passagers. La réponse, c'est—et je la tiens de la bouche du président de Holland America lui-même—que Vancouver a plus d'attraits que Seattle. En outre, c'est un pays étranger où ils vont. Croyez-le ou non, les États-Unis ont un très fort esprit de clocher. Ils vivent aux États-Unis et nous ailleurs. Je me souviens lorsque je travaillais ici au ministère de la Justice et qu'un touriste états-unien m'a abordé dans la rue et m'a demandé: «Où est-ce que je peux trouver la milice?»

**Le sénateur Barootes:** Trouver quoi?

**M. Creery:** La milice, traduisez: la GRC. Voilà qui montre comme les États-Unis sont bien informés au sujet de notre pays.

**Le sénateur Barootes:** San Francisco n'a-t-elle pas beaucoup d'attraits?

**M. Creery:** Si, elle en a beaucoup, mais c'est trop loin. Ils exploitent un circuit au départ de San Francisco, mais celui-ci ne passe à Vancouver que tous les dix jours. Ce ne serait pas suffisamment rentable.

**Le président:** Oui, parlez-nous de l'entreprise et de sa rentabilité. La question du sénateur Barootes présente beaucoup d'intérêt. Quels sont les coûts en ce qui concerne le soutage, le pilotage, les frais de quai, la sécurité, etc.?

**M. Creery:** J'allais y venir.

**Le sénateur Barootes:** Et les frais d'avion de Des Moines à New York, puis à Seattle?

**Le président:** Certes, Seattle deviendra plus attrayante?

**M. Creery:** Non. Vous quittez le port de Vancouver en direction du sud, vous entrez dans une zone de trafic maritime très intense, Puget Sound. Nous avons bien d'autres chats à fouetter en ce qui concerne les problèmes de navigation. Il faut prévoir des opérations de pilotage en zone états-unienne

[Text]

Vancouver on Saturday morning at 7 o'clock. We then off-load her and provision her and she sails at 6 p.m.

**Senator Forrestall:** It is a nine-day trip.

**Mr. Creery:** It is seven days from Vancouver.

**Senator Forrestall:** If you go to the United States it is a nine-day trip, which is neither fish nor fowl.

**Mr. Creery:** It does not fit.

**Senator Barootes:** You have done well with that question, sir.

**Mr. Creery:** Thank you, sir.

**Senator Barootes:** My second question is a commercial one. You mentioned Beaver Creek being a development of the corporation itself. It has 60 beds and you are now up to 100 rooms. It is very nice. Do you know what the room charges are per day?

**Mr. Creery:** No, I do not.

You can go there and stay. You don't have to be on a cruise to stay there.

**Senator Barootes:** I suspect there are not a lot of other people there.

**Mr. Creery:** You are right. It is a village of 65 people.

**Senator Barootes:** You kind of have a captive clientele, if they want running water, don't you think?

**Mr. Creery:** Indeed.

**Senator Barootes:** I was wondering what the rates are. The second question in respect to that, Mr. Creery, is this. What the hell do they do in the winter?

**Mr. Creery:** I will tell you what they do in the winter. At Beaver Creek they close the place down—

**Senator Graham:** Don't answer that.

**Senator Barootes:** That was not a hangover from the old joke.

**Mr. Creery:** It is five miles from Snag which, as you may remember, has the coldest temperatures in North America. It goes down to 85 degrees below zero Fahrenheit. We drain all the radiators on September 15 and lock the door and we don't come back until May 15.

**Senator Barootes:** You are a resort hotel. You must charge one hell of a rate to be able to operate for six months or five months.

[Traduction]

et il y a le temps. Il ne faut pas oublier que le temps est un facteur absolument critique dans tout ceci car le bateau arrive à Vancouver le samedi matin à 7 heures. Nous le déchargeons, refaisons nos provisions et repartons le jour même à 18 heures.

**Le sénateur Forrestall:** Le périple dure neuf jour?

**M. Creery:** Il dure sept jours au départ de Vancouver.

**Le sénateur Forrestall:** Si vous alliez aux États-Unis, ce serait un périple de neuf jours, ce qui ne fait guère de différence.

**M. Creery:** Cela n'est pas possible.

**Le sénateur Barootes:** Votre réponse à cette question, monsieur, me satisfait.

**M. Creery:** Je vous remercie.

**Le sénateur Barootes:** Ma deuxième question est d'ordre commercial. Vous avez dit que Beaver Creek était tributaire des investissements de la compagnie elle-même. Il possédait 60 chambres et en compte aujourd'hui 100. C'est très bien. Savez-vous ce que coûtent ces chambres à la journée?

**M. Creery:** Non, je l'ignore.

Vous pouvez y aller et prendre une chambre. Vous n'êtes pas obligé d'être inscrit à une croisière.

**Le sénateur Barootes:** J'ai l'impression qu'il ne doit pas y avoir beaucoup d'autres gens à cet endroit.

**M. Creery:** Vous avez raison. Le village ne compte que 65 habitants.

**Le sénateur Barootes:** Vous avez pour ainsi dire une clientèle captive, à moins qu'elle ne tienne pas à l'eau courante?

**M. Creery:** En effet.

**Le sénateur Barootes:** Je me demandais ce que l'on pouvait bien payer. Ma deuxième question à ce sujet est la suivante: que diable font-ils en hiver?

**M. Creery:** Je vais vous le dire. À Beaver Creek, ils ferment—

**Le sénateur Graham:** Ne répondez pas à cette question.

**Le sénateur Barootes:** Ce n'est pas un écho de ma précédente boutade.

**M. Creery:** Ça se trouve à 5 milles de Snag qui, comme vous le savez sans doute, est l'endroit le plus froid en Amérique du Nord. Le thermomètre y descend parfois jusqu'à moins 85° Fahrenheit. Nous vidangeons les radiateurs de tous les véhicules le 15 septembre et fermons les portes pour ne revenir qu'à la mi-mai.

**Le sénateur Barootes:** Vous y exploitez un hôtel. Vous devez demander un prix faramineux pour être capables de n'ouvrir ainsi vos portes que cinq ou six mois par an?



[Text]

**Mr. Creery:** We don't charge a rate that is not competitive. There are other routings that take you through other places, so the whole thing has to be reasonable.

**Senator Barootes:** Speaking of the charges and so on, I am coming to the third part of my question. We are so happy to have your business on the west coast. There is some spin-off to us, no doubt about that.

By selling your tickets in New York, Minneapolis or wherever you sell them, in American dollars, mostly pre-paid for your part of the trip, we don't get any GST revenue.

**Mr. Creery:** No, it is an international journey.

**Senator Barootes:** I don't care what the Brits, the French or the Portuguese do. I am saying we do not get our GST. If I joined your cruise in Vancouver, I would pay my GST, would I not?

**Mr. Creery:** No, sir, you would not.

**Senator Barootes:** I would have to send my money to your head office in the U.S.A., then.

**Mr. Creery:** No, you pay your travel agent. I arranged this all personally. You pay your money and you don't pay one cent of GST, except on the hotel accommodation because you are a Canadian citizen.

**Senator Barootes:** I recall we had a bit of discussion during the GST debate about this. Are you saying I can travel on Princess Lines and not pay the GST?

**Mr. Creery:** Yes.

**Senator Barootes:** Does that seem fair?

**Mr. Creery:** Yes, it does. It is an international trip. It is a continuous journey.

**Senator Barootes:** What is so darned international from Vancouver to Alaska and back?

**Mr. Creery:** As far as I know, we have not taken over Alaska yet, although I would love to.

**Senator Barootes:** If I were travelling from Halifax to London, would I pay GST on my airfare?

**Mr. Creery:** No, you would not.

**Senator Barootes:** I feel very badly for the Government of Canada.

**Senator Graham:** We are all weeping.

[Traduction]

**M. Creery:** Notre prix se situe dans les limites de la compétitivité. Il existe d'autres circuits qui passent ailleurs, nous devons donc être raisonnables dans nos prix.

**Le sénateur Barootes:** Puisque nous parlons de prix, etc., cela m'amène à vous poser le troisième volet de ma question. Nous sommes vraiment très heureux que vous fassiez affaires sur la côte ouest. Vos activités ont des retombées économiques pour nous, cela ne fait pas l'ombre d'un doute.

Lorsque vous vendez vos billets à New York, Minneapolis ou quelque autre endroit, en dollars états-unien, et que, en ce qui concerne la partie du périple assurée par vos soins, ceux-ci sont en majeure partie payables à l'avance, nous ne touchons aucun revenu de TPS.

**M. Creery:** Non, car il s'agit d'un périple international.

**Le sénateur Barootes:** Je me fous de ce que font les Britanniques, les Français ou les Portugais. Je dis que nous ne touchons pas notre TPS. Si je me joignais aux passagers de l'une de vos croisières à Vancouver, je paierais la TPS, n'est-ce pas?

**M. Creery:** Non monsieur, n'en paieriez aucune.

**Le sénateur Barootes:** Alors, je devrais régler mon billet directement à votre siège social aux États-Unis, non?

**M. Creery:** Non, vous le régleriez à votre agence de voyage. J'ai personnellement fait tous ces arrangements. Vous payez ce que vous devez et ne versez pas un cent de TPS, sauf sur les frais d'hôtel, et ce, parce que vous êtes un citoyen canadien.

**Le sénateur Barootes:** Je me souviens que nous ayons discuté quelque peu de ceci lors du débat sur la TPS. Avez-vous dit que je pouvais voyager à bord d'un bateau de la Princess Cruises sans payer de TPS?

**M. Creery:** Oui.

**Le sénateur Barootes:** Cela vous paraît-il juste?

**M. Creery:** Oui, tout à fait. Il s'agit d'un périple international, c'est-à-dire d'une voyage qui se poursuit sans interruption.

**Le sénateur Barootes:** Qu'y a-t-il de si diablement international dans un voyage Vancouver-Alaska et retour?

**M. Creery:** Pour autant que je sache, nous n'avons pas encore annexé l'Alaska, encore que cela ne me déplairait pas.

**Le sénateur Barootes:** Si je me rendais à Londres depuis Halifax, est-ce que je paierais de la TPS sur mon billet d'avion?

**M. Creery:** Non, vous n'en paieriez pas.

**Le sénateur Barootes:** Je trouve que c'est bien dommage pour le gouvernement du Canada.

**Le sénateur Graham:** Cela nous chagrine tous.

[Text]

**Senator Barootes:** I thank you very much for answering my questions. You have been most informative.

**The Chairman:** Mr. Creery, at the beginning you indicated that you had to get to the airport to catch a flight. However, you can tell by the animated nature of the various questions how much we have enjoyed your presentation.

On behalf of the committee, I thank you very much for coming.

I would like to call Mr. Ramsay Armitage, please.

Welcome, Mr. Armitage. I know that you would like to be on the 5:00 or 5:15 flight to the east. Without further ado, I would call upon you to make an oral presentation. We would then like to engage in some questions about your presentation, if that is all right.

**Mr. Ramsay M.S. Armitage, General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission:** Yes, Mr. Chairman.

**Senator Forrestall:** Feel free to abbreviate your submission. We have all read it and we are quite familiar with it.

**Mr. Armitage:** My reputation precedes me, I think.

**Senator Forrestall:** Your wisdom precedes you.

**Mr. Armitage:** I will certainly do just that, Mr. Chairman. I will give you a brief summary of the position of the APTC. In doing so I would first like to thank you for the opportunity to appear before the committee and to present the views of the Atlantic Provinces Transportation Commission.

By the way, my flight is not quite that early. It is at 5:40.

The views of the APTC are expressed on behalf of the interests of manufacturers and producers in the Atlantic provinces with the objective of ensuring cost effective and competitive transportation services for shippers and users of marine transportation. Our submission is the same as the submission we made recently to the House of Commons Transport Committee, and roughly the same as the submission that we presented during the consideration of Bill C-52 back in 1988.

The APTC submission reflects three key points. First, a waiver system that is flexible and responsive must be maintained. By "responsive" I mean on an expeditious basis.

Second, the availability of a Canadian vessel must be based not only on its physical suitability and availability, but also on its economic suitability. To illustrate that, Mr. Chairman, we are referring to a vessel with a freight rate that is competitive.

[Traduction]

**Le sénateur Barootes:** Je vous remercie d'avoir bien voulu répondre à mes questions. Vos réponses nous ont beaucoup renseignés.

**Le président:** M. Creery, vous nous avez dit au début que vous aviez peu de temps devant vous car vous aviez un avion à prendre. Toutefois, vous pouvez juger par l'animation et les nombreuses questions qu'il a suscité dans nos rangs que votre exposé nous a beaucoup intéressé.

Au nom du comité, je vous remercie beaucoup d'être venu.

J'aimerais appeler maintenant, s'il vous plaît, M. Ramsay Armitage.

Monsieur Armitage, je vous souhaite la bienvenue. Je sais que vous aimeriez attraper l'avion de 17 heures ou 17 h 15 en direction est. Sans plus de préambule, je vous demanderai de bien vouloir nous faire votre exposé. Nous vous poserons ensuite quelques questions, si vous le permettez.

**M. Ramsay M. S. Armitage, directeur général, Commission des transports des provinces de l'Atlantique:** Oui monsieur le président.

**Le sénateur Forrestall:** Vous pouvez, si vous le désirez, abréger votre exposé. Nous avons tous lu votre mémoire et en connaissons passablement bien le contenu.

**M. Armitage:** Ma réputation m'a précédé, si je ne m'abuse.

**Le sénateur Forrestall:** Votre légendaire sagesse aussi.

**M. Armitage:** Je vais certainement faire comme on me le suggère, monsieur le président. Je me contenterai de vous faire un exposé succinct de la position de la CTPA. Cela dit, j'aimerais d'abord remercier le comité de m'avoir permis de l'entretenir des vues de la CTPA.

Soit dit en passant, mon avion n'est qu'à 5 h 40.

La position de la CTPA vise à défendre les intérêts des manufacturiers et autres producteurs des provinces maritimes en favorisant l'instauration de services de transport maritime compétitifs et efficaces pour les usagers de tels services. Nous réitérons dans le présent mémoire la position que nous avons défendue dans un récent mémoire au comité de la Chambre des communes et, en gros, la même position également que celle que nous avons défendue en 1988, lors de l'examen du projet de loi C-52.

Le mémoire de la CTPA reflète essentiellement trois préoccupations. Premièrement, le maintien d'un système de désistement souple et adapté. Par «adapté», je veux dire expéditif.

Deuxièmement, la disponibilité d'un navire canadien doit signifier non seulement son existence et sa disponibilité physiques, mais également sa rentabilité économique. Pour être plus clair, monsieur le président, nous dirons que le taux de fret appliqué devrait être compétitif.



*[Text]*

The third of the key points is that foreign vessels used under a waiver should be totally exempt from duty. To rationalize that point, let me add that the imposition of duty becomes an added cost burden to shippers and serves no useful purpose as waivers are only granted when there is no suitable Canadian vessel available.

The APTC accepts that the policy of restricting Canadian domestic trade to Canadian vessels is not likely to change in the foreseeable future. Thus we are prepared to see Bill C-33 become law. At the same time, we want to ensure that the waiver system is not restricted in a way to make it redundant. That is really the key thrust of our presence here today, Mr. Chairman.

From earlier debate on Bill C-33 it is evident that there is some support for a waiting period of 14 days or even 30 days, before granting waivers permitting the use of foreign vessels. In our view this type of restriction would literally destroy the waiver system, which is an essential part of the process, and effectively curtail the use of marine transport.

In many instances when engaging the services of a vessel, the applicant must respond very quickly to the vessel owner, otherwise the vessel will be repositioned to another location or to another need. Time is money to a vessel owner who incurs costs on a daily basis. It is not economic to have a vessel on hold for a potential customer, which is why we say that the waiver system must be on an expeditious basis.

In most cases, shippers contact Canadian operators first and file for a waiver only when a suitable Canadian vessel is not available. A waiting period will not increase the usage of Canadian vessels when they are not readily available, because alternative means of transport will be used or the market may be lost to other suppliers.

Other suppliers include foreign suppliers who have access to ships of all nations to move their goods internationally for delivery at Canadian ports. An example of that, Mr. Chairman and members of the committee, might be British Steel, competing in the Quebec north shore market for steel rails. British Steel can use a foreign ship and land their product at Canadian ports, whereas without a waiver system, in the event that a suitable Canadian vessel is not available, Sydney Steel would not have that opportunity.

*[Traduction]*

Le troisième point important est que les navires étrangers utilisés aux termes d'une dérogation devraient être totalement exonérés des droits. En guise d'explication, il convient de considérer que l'imposition de droits ajoute aux coûts des affréteurs et ne mène nulle part puisque les dérogations ne sont accordées que lorsque le transport ne peut être assuré par un navire canadien adapté.

La CTPA accepte que, sauf imprévu, la politique ayant pour objet de restreindre le transport maritime intérieur aux navires canadiens continuera probablement de l'appliquer dans les années à venir. Nous sommes donc prêts à voir l'adoption du projet de loi C-33. En même temps, nous aimerions être certains que le système de désistement qui sera adopté ne sera pas limité d'une façon telle qu'il deviendrait inutile. C'est vraiment là, monsieur le président, la raison principale pour laquelle nous sommes venus aujourd'hui.

Du précédent débat sur le projet de loi C-33, il ressort à l'évidence que l'imposition d'un délai d'attente de 14 jours, voire de 30 jours, avant d'accorder une dérogation permettant de confier un transport maritime à un navire étranger trouve certains appuis. À notre avis, ce type de restriction rendrait littéralement inopérant le système des dérogations, qui est une partie essentielle du processus, et compromettrait l'essor du transport maritime.

Souvent, lorsqu'il est à la recherche de services de transport maritime, l'affréteur doit donner rapidement réponse à l'armateur, sinon il risque de voir le bateau qu'il songeait utiliser être affecté à une autre destination et pour le compte d'un autre affréteur. Pour un armateur qui, quotidiennement, a des frais à assumer, le temps est de l'argent. Il n'est pas rentable de maintenir un navire en disponibilité pour un affréteur potentiel et c'est pourquoi nous disons que le système des dérogations doit être expéditif.

La plupart du temps, les expéditeurs s'adressent d'abord aux armateurs canadiens et ne demandent une dérogation que si aucun navire canadien adapté n'est disponible. Un délai d'attente n'augmentera pas la part de trafic des navires canadiens lorsque ceux-ci ne sont déjà affrétés puisque les transports en instance seront confiés à d'autres types de transporteurs ou que le marché sera perdu aux mains d'autres fournisseurs.

Parmi ces autres fournisseurs, nous rangeons les fournisseurs étrangers qui ont accès à des bateaux de tous les pays pour faire transporter leurs marchandises sur le réseau international avant que celles-ci n'arrivent à un port canadien. Prenons, monsieur le président, et vous, membres du comité, l'exemple de la British Steel qui est en lice pour la fourniture de rails en acier sur le marché de la côte-nord. La British Steel peut recourir à des navires étrangers et faire livrer sa marchandise dans un port canadien alors que, sans un système de

[Text]

The objective of our submission is not to cause the loss of business to Canadian ship owners, or result in loss of employment to Canadians in the marine industry, but rather to create a framework that will help to ensure that freight rates of Canadian vessels are held in check and that manufacturers and producers in Atlantic Canada benefit fully from the competition of water carriers.

To conclude, Mr. Chairman, my experience tells me that the first choice of shippers is to use Canadian vessels. However, in the absence of a suitable Canadian vessel, it is important to have a meaningful system permitting the use of foreign vessels.

I made that quite brief, Mr. Chairman. I am open to any questions.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Armitage.

**Senator Graham:** Mr. Armitage, so that we are sure, and for the record, am I correct that your organization is sponsored by the four Atlantic provinces: the governments of Nova Scotia, Prince Edward Island, New Brunswick, Newfoundland and Labrador?

**Mr. Armitage:** A very large proportion of our budget is.

**Senator Graham:** You say a very large proportion. You are affiliated with APEC?

**Mr. Armitage:** No, the Atlantic Provinces Chamber of Commerce.

**Senator Graham:** Can you tell us how you get the balance of your financing for operations?

**Mr. Armitage:** As I say, a very large proportion of our funding is by way of grant from the four Atlantic provincial governments. In fact, roughly 80 per cent is from that source. So there is another 20 per cent that we acquire by means of special projects, studies for shippers or for government departments and the like.

**Senator Graham:** Is your overall budget available for public consumption?

**Mr. Armitage:** It would be available for public consumption, yes indeed.

**Senator Graham:** On page two you make the assumption that "competition and market forces are, whenever possible, the prime agents in providing viable and effective transportation services," in all modes presumably. Are you referring

[Traduction]

désistement en cas de non disponibilité d'un navire canadien adapté, la Sydney Steel n'aurait pas cette possibilité.

L'objectif de notre mémoire n'est pas de causer la perte de revenus pour les armateurs canadiens, ou la perte d'emplois pour les Canadiens dans la marine marchande, mais plutôt de créer un cadre qui nous aidera à nous assurer que les taux de fret des navires canadiens sont contrôlés et que les manufacturiers et autres producteurs des provinces maritimes canadiennes bénéficient totalement des retombées de la concurrence qui existe dans l'industrie du transport maritime.

En guise de conclusion, monsieur le président, mon expérience m'a révélé que les navires canadiens constituaient le premier choix des affréteurs. Toutefois, lorsqu'un navire canadien adapté n'est pas disponible, il est important qu'un système bien conçu nous permette d'utiliser des navires étrangers.

J'espère que je n'ai pas été trop long. Monsieur le président, j'attends les questions.

**Le président:** Monsieur Armitage, je vous remercie.

**Le sénateur Graham:** Monsieur Armitage, pour plus de certitude, et afin que cela soit indiqué dans le compte-rendu, ai-je bien compris que votre organisation avait l'appui des gouvernements des provinces de l'Atlantique: la Nouvelle-Écosse, l'île-du-Prince-Édouard, le Nouveau-Brunswick, Terre-Neuve et le Labrador?

**M. Armitage:** Une part importante de notre budget nous est fournie par eux.

**Le sénateur Graham:** Vous dites «une part importante». Vous êtes également affiliés au CEPA?

**M. Armitage:** Non. La Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique.

**Le sénateur Graham:** Et le reste de vos ressources budgétaires, d'où l'obtenez-vous?

**M. Armitage:** Comme je l'ai dit, une part très importante de nos ressources nous vient des gouvernements provinciaux des provinces maritimes. En fait, cela représente environ 80 p. 100 de notre budget. Les 20 p. 100 restants nous sont fournis par des projets spéciaux, des études pour le compte d'affréteurs, de ministères ou autres.

**Le sénateur Graham:** Le public peut-il prendre connaissance de votre comptabilité budgétaire globale?

**M. Armitage:** Cela pourrait en effet se faire.

**Le sénateur Graham:** À la page 2, vous affirmez que «la concurrence et les forces du marché sont, lorsque faire se peut, les premiers moteurs d'une offre de services de transport efficace et viable», vraisemblablement tous les modes de trans-



[Text]

here to the policy established in the National Transportation Act of 1987?

**Mr. Armitage:** Yes.

**Senator Graham:** Is that a direct quote from the *National Transportation Act*? Did you have any consultation with the government before the legislation was introduced?

**Mr. Armitage:** Yes, at length. There were consultations with our organization, with the regulatory reform office set up at the time by the federal minister. Indeed we had a lot of consultation.

**Senator Graham:** And you said that this is the same brief you presented to the standing committee in the House of Commons, is that correct?

**Mr. Armitage:** Yes, that would be, I think, in the winter of 1988.

**Senator Graham:** And you proposed the amendments you are suggesting here?

**Mr. Armitage:** We did.

**Senator Graham:** They were considered and rejected, presumably.

**Mr. Armitage:** I don't know. Bill C-52 died on the Order Paper before it achieved final passage.

**Senator Graham:** Did you have an opportunity to appear with respect to Bill C-33 before the committee in the other place?

**Mr. Armitage:** Just a written submission. We certainly had an opportunity; we elected to put in a written submission instead.

**Senator Graham:** Then you proposed the same amendments that you have here?

**Mr. Armitage:** Yes.

**Senator Graham:** Obviously they were not accepted.

**Mr. Armitage:** That would be a fair conclusion.

**Senator Graham:** Did you fight the 14-day waiting period?

**Mr. Armitage:** We did not address it because at the time our written submission was prepared for the standing committee in the House of Commons there was no indication that a 14-day waiting period was being contemplated with regard to Bill C-33. It was not until the matter was debated and witnesses were heard by the committee that that became an issue.

[Traduction]

port. Faites-vous allusion ici à la politique établie dans la Loi nationale de 1987 sur les transports?

**M. Armitage:** Oui.

**Le sénateur Graham:** Est-ce une citation différente de la Loi nationale sur les transports? Avez-vous eu des échanges avec le gouvernement avant que le projet de loi ne soit déposé?

**M. Armitage:** Oui, approfondis. Des consultations ont été tenues auprès de notre organisation, auprès du bureau de réforme des règlements qui avait été établie à l'époque par le ministère fédéral. En fait, nous avons été longuement consultés.

**Le sénateur Graham:** Et vous avez dit que le présent mémoire était le même que celui que vous avez présenté à la Chambre des communes, n'est-ce pas?

**M. Armitage:** Oui. Cela était, je crois, au cours de l'hiver 1988.

**Le sénateur Graham:** Et vous avez proposé alors les amendements que vous proposez aujourd'hui?

**M. Armitage:** C'est exact.

**Le sénateur Graham:** Ces amendements ont donc, présument, déjà été étudiés, puis rejetés?

**M. Armitage:** Je l'ignore. Le projet de loi C-52 est mort au feuillet avant la troisième lecture.

**Le sénateur Graham:** Avez-vous eu l'occasion d'entretenir les gens de l'autre chambre au sujet de ce projet de loi C-33?

**M. Armitage:** Seulement par l'intermédiaire d'un mémoire. Nous aurions certainement pu le faire de vive voix, mais nous avons préféré le faire par écrit.

**Le sénateur Graham:** Alors, vous avez proposé les mêmes amendements que vous présentez ici?

**M. Armitage:** Oui.

**Le sénateur Graham:** De toute évidence, ceux-ci ont été rejetés.

**M. Armitage:** Il semble que ce soit le cas.

**Le sénateur Graham:** Vous êtes-vous opposés à la période d'attente de 14 jours?

**M. Armitage:** Nous ne l'avons pas fait parce que, au moment où nous avons présenté notre mémoire au comité permanent de la Chambre des communes, rien ne laissait prévoir qu'on songeait à introduire un tel délai dans le projet de loi C-33. Ce n'est que lorsque le problème a été soulevé et que des témoignages ont été entendus par le comité que la question s'est posée.

[Text]

**Senator Graham:** Could you elaborate on your reservations regarding Bill C-33?

**Mr. Armitage:** We would like to see a more competitive framework governing the use of marine transportation in the context of the National Transportation Act and market forces in terms of determining modal choices. We feel it is important to have access to an effective and competitive marine transportation system. One of the things that we have observed is that the marine industry under Canadian operation and ownership is depleting somewhat. That is to say there is not nearly the choice of vessels available today that there once was. We are concerned that without at least a waiver system, which is really what we are accepting in bill C-33 as it is presently written—

**Senator Graham:** The minister told us last week that the waiver system has been in place over the last 30 years. He referred to it, as I recall, as "this sound historical practice". Would you agree that it is a sound historical practice? How would you respond?

**Mr. Armitage:** I think those words are descriptive because it has been in place for a number of years.

**Senator Graham:** And do you agree that it is sound?

**Mr. Armitage:** Yes. So long as restrictions are there requiring the use of Canadian vessels, it is sound to have a meaningful waiver system permitting the use of foreign ships when a suitable Canadian ship—suitable both in the context of being physically and economically available—is not available to the shipper.

**Senator Forrestall:** Mr. Chairman, I would like to follow this line of questioning because it relates to my deep and continuing concern. I can give you many scenarios on the other side as you can give me on your side. I find it mind boggling to even consider the last time it was, or will ever be in the future, when SYSCO required a vessel to move steel tomorrow morning as a result of a sale today. I do not believe that. It defies all sensibility. It does not make any sense at all. If SYSCO intends to move steel it knows a year or two years in advance and it knows precisely when the client wants it. If there is no Canadian vessel there is no problem. No one is arguing that at all.

I find it totally irresponsible this argument that a 14-day notice would in any way interfere with a good commercial decision by a Canadian business. We are not talking about

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Pourriez-vous développer davantage votre pensée en ce qui concerne les réserves que vous entretenez à l'égard du projet de loi C-33?

**M. Armitage:** Nous aimerions voir l'instauration d'un cadre plus concurrentiel en ce qui a trait à l'utilisation du transport maritime dans le cadre de la Loi nationale sur les transports; nous aimerions également que les forces du marché président au choix des modes de transport utilisés. Nous croyons qu'il est important que nous puissions avoir accès à un système de transport maritime efficace et concurrentiel. L'une des choses que nous avons observées est que la marine marchande abandonnée à l'utilisation qu'en font les armateurs canadiens régresse quelque peu. Cela revient à dire que nous n'avons plus guère aujourd'hui le choix de navires que nous avons déjà eu. Nous craignons donc que, à défaut à tout le moins d'un système de désistement comme en propose un projet de loi C-33 dans sa forme actuelle et que nous acceptons—

**Le sénateur Graham:** Le ministre nous a dit la semaine dernière que le système de désistement existait depuis 30 ans. Il y a fait allusion, si ma mémoire est bonne, en parlant de «cette saine pratique admise depuis longtemps». Que rétorquiez-vous à cela?

**M. Armitage:** Je pense que le ministre a utilisé ces termes parce que le système existe depuis un certain nombre d'années.

**Le sénateur Graham:** Êtes-vous d'accord que celui-ci est sain?

**M. Armitage:** Oui. Dans la mesure où il existe des restrictions à l'utilisation des navires étrangers, il est sain que nous ayons un système de désistement sensé qui permette à l'affrètement d'utiliser des navires étrangers lorsqu'un navire canadien adapté—tant techniquement qu'économiquement—n'est pas disponible.

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le président, j'aimerais poser d'autres questions dans la même veine car c'est à ce niveau que se trouvent mes préoccupations les plus profondes et les plus anciennes. Je puis vous fournir autant de scénarios opposés à ceux que vous défendez. Je trouve époustoufflant d'essayer de me souvenir la dernière fois ou d'essayer d'imaginer la prochaine fois que la SYSCO a eu ou aura besoin dans les 24 heures d'un bateau pour transporter l'acier qu'elle a ou aura vendu. Je ne marche pas. Cela défie toute vraisemblance et n'a aucun sens. Si SYSCO a de l'acier à faire transporter, elle le sait un ou deux ans à l'avance et elle sait précisément quand le client en a besoin. S'il n'y a aucun navire canadien disponible à ce moment-là, il n'y a aucun problème. Personne n'en disconvient.

Je trouve totalement irresponsable l'argument selon lequel un préavis de 14 jours compromettrait la possibilité pour une entreprise canadienne de prendre les décisions commerciales



*[Text]*

emergencies, about ship wrecks or anything like that. Indeed, you will recall that when we first went through this exercise I suggested we handle such matters by phone. That concept was quite acceptable to government. If you need a ship you simply pick up the phone and say, "Look I just hired such and such a ship; is that okay? Goodbye, I am busy." There is nothing wrong with that at all. In normal commercial ventures nobody moves 500 million board feet of lumber from British Columbia to the east coast of North America on 24 hours' notice. They do it on two, three or four years' notice. What is so wrong with giving Canadian entrepreneurs who own significant Canadian tonnage 14 days to see if they can rearrange things? Perhaps they have said arbitrarily, "I will move that in the middle of September for you," when the mover did not need it moved until October or November. Perhaps he could pick up the phone and ask, "May I defer movement of your shipment while I pick up an available Canadian shipment?" That is not even farfetched. It has happened. What is so wrong with a simple 14-day notice?

The bill is here and I intend to move an amendment that would reinstate the 14-day notice. I don't see anything wrong with it. We are not talking about ships engaged in salvage operations, resupply of a DEW Line station or the commitments we have made about oceanographic operations, fire problems, search and rescue. We are talking about day-to-day commercial arrangements in which somebody has to fix a charter to move a cargo as a result of a sale.

It seems to me that when the sale is set you have easily 14 days. I am not talking about gazetting as we did before when we talked about gazetting within 90 days, but about a normal and understandable extension to the Canadian maritime business community of an opportunity to take a look at their existing fleet and exhaust possibilities of rearrangement before the waiver is granted. Perhaps Mr. Armitage could tell us what is so wrong with that? What is so expeditious that it has to be done over the telephone, other than an emergency? If I can I will withdraw my amendment.

**Mr. Armitage:** That is quite a challenge. The answer lies partly in the fact that very often cargo movements are like spot movements. They are not necessarily huge tonnages planned from year to year in terms of marine transport. There are

*[Traduction]*

qui servent ses intérêts. Nous ne parlons pas d'urgence, de bateau en péril ou de quoi que ce soit du genre. En fait, vous vous rappellerez que lorsque nous avons discuté de cela pour la première fois, j'ai suggéré que les questions de ce genre soient réglées par téléphone. Cette idée paraissait relativement acceptable au gouvernement. Si vous avez besoin d'un navire, il suffit de décrocher le téléphone et de dire: «Écoutez, je viens de retenir les services de tel ou tel navire; est-ce que je pouvais le faire? Faites-vite car je suis pressé!» Il n'y a rien de mal là-dedans. Dans les circonstances normales des contrats commerciaux, personne n'a à faire transporter 500 millions de pieds de bois d'oeuvre de la Colombie-Britannique à 24 heures de préavis. Les délais réels sont de l'ordre de deux, trois ou quatre ans. Qu'y a-t-il de si inacceptable à donner aux armateurs canadiens qui possèdent des bateaux de jauge appropriée un délai de 14 jours pour voir s'ils auraient la possibilité de reporter de précédents engagements? Peut-être s'étaient-ils engagés d'eux-mêmes à effectuer vers la mi-septembre des transports qui, en réalité, n'étaient vraiment attendus qu'en octobre ou novembre. Peut-être, le cas échéant, peuvent-ils rappeler leur client et lui dire: «Si vous n'y voyez aucun inconvénient, j'aimerais retarder quelque peu l'exécution de votre commande pour pouvoir, entre-temps, assurer une livraison de marchandise canadienne disponible immédiatement.» Cela n'a rien d'exagéré. C'est déjà arrivé. Que pourrait-il y avoir de mal dans un avis aussi bref qu'un avis de 14 jours?

Le projet de loi est maintenant ici et je m'appête à déposer un amendement qui restaurerait ce délai de 14 jours. Je ne vois rien de mal là-dedans. Il ne s'agit pas de navires engagés dans des opérations de sauvetage, de réapprovisionnement d'une station du réseau d'alerte avancé ou de recherche et sauvetage. Il s'agit d'opérations commerciales courantes au cours desquelles un affréteur doit trouver un bateau pour transporter du fret à la suite d'un contrat de vente.

Il me semble que lorsque la vente est conclue, vous disposez aisément de quatorze jours pour livrer. Je ne parle pas d'une obligation d'annoncer dans la Gazette du Canada comme nous l'avons fait lorsqu'il était question d'un délai d'annonce de 90 jours, mais de l'occasion normale et compréhensible d'offrir à la communauté du transport maritime canadienne la possibilité de vérifier ses carnets de commandes pour voir s'ils n'auraient pas la capacité d'assurer les transports envisagés avant qu'un éventuel désistement ne soit accordé. Peut-être M. Armitage pourrait-il nous expliquer ce qu'il y a de mal là-dedans? Quelles sont donc ces opérations, autres que des urgences, qui doivent ainsi être expédiées par téléphone? Si je le peux, je retirerai mon amendement.

**M. Armitage:** C'est tout un défi. La réponse réside en partie dans le fait que, très souvent, les opérations de fret sont comme les opérations ponctuelles. Elles ne concernent pas nécessairement d'importants tonnages planifiés d'une année

[Text]

those. For instance one company in the Atlantic provinces, the Canadian Salt Company—

**Senator Forrestall:** I could ask you to address the salt business.

**Mr. Armitage:** They moved close to half a million tonnes of salt from Pugwash last year.

**Senator Forrestall:** And will do it again next year.

**Mr. Armitage:** Yes, and hopefully the following year.

**Senator Forrestall:** Don't they have 14 days' time to consider it?

**Mr. Armitage:** This is a case where they have been able to enter into a contract with a Canadian owner over many years. That will take care of the main stay of their tonnage. Carrying on with that example, let us assume with regard to the capability of that particular vessel, and the contract they have with that Canadian owner, that there is a need to move a spot tonnage to some other destination which is not part of that contract. As I say, let us assume it is beyond the capacity of that vessel.

**Senator Forrestall:** A spot tonnage of salt.

**Mr. Armitage:** Yes. Salt is not the most difficult cargo. The scenario that I am suggesting is one where they would need to move a spot tonnage without a great deal of advance notice and they need a vessel to do it. If Canadian vessels are simply not available because of other commitments or whatever—keeping in mind that Canadian vessels of a size that operate in a port like Pugwash are very few in number—they can take advantage of an available foreign ship provided they make use of it reasonably quickly. If they have to put that vessel on hold, keeping in mind that the foreign ship is not sitting in the Gulf of St. Lawrence waiting for this opportunity, they will lose that ship, and who is to say when another one will be available. That is the essence of the answer to your question.

**Senator Forrestall:** You have not persuaded me by even a country quarter mile. How often in your judgment would a Canadian business venture either on the Great Lakes, on the west coast or on the east coast in the normal conduct of business need less than 24 hours for permission to fix a charter? I suggest that that would happen once in every four or five years. On the other hand, I am suggesting that an opportunity to review rationally the movement of existing bottoms might produce additional work for Canadian registered ships crewed by Canadians, Canadian officers and Canadian seamen. We do not have a registry. I am very much endeared to the Department of Transport, for I have spent a lot of time with it, but we do not have a registry and we do not know. If we do know we

[Traduction]

sur l'autre. Il y a celles, par exemple, de cette compagnie des maritimes, la Canadian Salt Company,—

**Le sénateur Forrestall:** Je pourrais vous demander de nous parler de l'industrie du sel.

**M. Armitage:** Elle a fait transporter près d'un demi-million de tonnes de sel depuis Pugwash l'année dernière.

**Le sénateur Forrestall:** Et le fera de nouveau l'an prochain.

**M. Armitage:** Oui, et si possible, l'année suivante.

**Le sénateur Forrestall:** N'ont-ils pas au moins quatorze jours pour le faire?

**M. Armitage:** Il s'agit là d'un cas d'entente conclue avec un armateur canadien pour plusieurs années et qui porte sur la majeure partie du volume de fret de l'affrètement. Mais, en poursuivant cet exemple, supposons, compte tenu de la capacité du navire affecté à ces transports et des dispositions de l'entente qui existe entre les parties, qu'un tonnage supplémentaire de sel doive être transporté et que cela ne fasse pas partie du contrat. Disons que cela dépasse également les capacités du navire.

**Le sénateur Forrestall:** Un marché de sel au comptant.

**M. Armitage:** Oui. Le sel n'est pas le fret le plus difficile à transporter. L'hypothèse que je suggère en est une où l'affrètement devrait faire transporter un certain tonnage au comptant sans un très long préavis et aurait besoin d'un navire pour le faire. Si aucun navire canadien n'est disponible en raison de précédents engagements ou pour d'autres raisons—en n'oubliant pas qu'il existe au Canada très peu de navires capables de manoeuvrer dans un port comme celui de Pugwash—on peut profiter du fait qu'un navire étranger croisant à proximité serait disponible pour le faire pourvu qu'on se décide raisonnablement rapidement de l'utiliser. S'il fallait maintenir le navire en disponibilité, compte qu'il n'est peut-être pas au mouillage dans le Saint-Laurent à attendre une telle occasion, il y a des risques que l'occasion soit perdue et qui sait quant un autre bateau deviendra disponible? C'est là l'essence de ma réponse à votre question.

**Le sénateur Forrestall:** Vous ne m'avez pas persuadé, encore moins convaincu. Combien de fois croyez-vous un projet commercial qui se déroule dans la région des Grands lacs, sur la côte ouest ou sur la côte est a-t-il besoins, dans le cours normal des activités, exigerait-il que l'on décide d'assurer un charter en moins de 24 heures? Je pense que cela pourrait arriver une fois tous les quatre ou cinq ans. De plus, je pense qu'une occasion de réexaminer les mouvements des volumes de charge disponibles en vue d'une utilisation plus rationnelle, je crois que nous pourrions probablement donner davantage de travail à des navires qui sont immatriculés au Canada et dont les équipages, tant officiers que marins, sont composés de Canadiens. Nous n'avons pas de registre. Le



[Text]

know only generally, not specifically, and we certainly don't know what the owners are doing with those vessels.

I am sorry because perhaps I am rambling a little, but I can't see the need, short of an emergency, in terms of normal day-to-day business to fix a charter for a vessel in 24 hours. There is ample opportunity to pick up the phone and explain the situation. The National Transportation Act authorizes the agency to respond immediately over the phone, "Yes, fix the charter. We understand the situation." They have had all kinds of opportunity to consider the business venture, the investment and the profit they will take out of it and the service they will provide. I do not see anything wrong with giving the owners of Canadian vessels an opportunity to take a look at their own capacity and say, "Where is Dr. Barootes? I need him to tell me where that vessel carrying potatoes is today. I want to know where it will be the day after tomorrow and perhaps I can bring it home to move carrots."

Mr. Chairman, beyond that, I am totally supportive and always have been of the position taken by the Atlantic Provinces Transportation Council, as I am sure Senator Graham has been. I have always welcomed their appearances in front of me. I must say that I am not terribly pleased with this particular needling position.

**The Chairman:** The answer that we often hear is that shippers need to have this shortened period in order to respond quickly to a market need. In pursuing Senator Forrestall's question, do you feel that it is realistic or not realistic to say that there will be circumstances and exigencies when it is necessary to respond quickly and that it is not possible to wait for 14 days?

**Mr. Armitage:** That certainly is the message that I hear from shippers periodically, that they must respond quickly to opportunities that are out there to utilize a ship, a reasonably priced and economic ship. That is not to say that the preference would not be for Canadian ships with Canadian seamen and the like.

Another example beyond the one that I gave, Mr. Chairman, would be to go back to the situation of Sydney Steel. It has a rather awkward cargo. The steel rails it ships are frequently 39 feet in length. There are not too many ships of Canadian registry, or perhaps even foreign registry—

[Traduction]

ministère des Transports m'aime beaucoup car je lui ai consacré beaucoup de mon temps, mais il est un fait que nous n'avons aucun registre et que nous sommes dans l'ignorance. Et si nous savons quelque chose, ce n'est que de façon générale, pas dans le détail, et nous ne savons certainement pas ce que les armateurs font avec leurs navires.

Je m'excuse si je radote peut-être un peu, mais je ne vois pas le besoin, sauf en cas d'urgence, dans le cours normal des activités d'affréter un charter dans les 25 heures. Il est tout à fait possible, au besoin, de décrocher le téléphone et d'expliquer la situation. La Loi nationale sur les transports autorise l'office, le cas échéant, à autoriser un affrètement par téléphone en disant, par exemple: «Oui, allez-y, nous comprenons la situation.» Ils ont eu toutes sortes d'occasions de prendre la mesure des risques à courir, des investissements à faire et des bénéfices qu'ils peuvent escompter en contre-partie des services qu'ils assurent. Je ne vois rien de mal dans le fait de donner aux propriétaires de navires canadiens la possibilité de faire le point sur leur capacité de charge à un moment donné et de dire: «Où est le sénateur Barootes? J'ai besoin qu'il me dise où se trouve aujourd'hui le bateau qui transporte des pommes de terre. Je veux savoir où il sera après-demain, car je pourrais peut-être le faire revenir pour effectuer un transport de carottes.»

Monsieur le président, mis à part cette proposition, j'ai toujours appuyé et je continue d'appuyer sans réserve la position de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, et je suis persuadé que le sénateur Graham également. J'ai toujours apprécié qu'ils viennent m'expliquer leur position, sauf peut-être celle-ci, qui est quelque peu irritante.

**Le président:** La réponse que nous entendons souvent est que les expéditeurs ont besoin de pouvoir se retourner rapidement pour pouvoir, le cas échéant, répondre à un besoin du marché. Dans la même optique que la question que le sénateur Forrestall vous a posée, croyez-vous qu'il soit réaliste ou irréaliste de dire que, dans certaines circonstances et pour des besoins déterminés, il sera nécessaire de réagir rapidement et que, si un délai de 14 jours est imposé, cela ne sera pas possible?

**M. Armitage:** C'est en tout cas certainement là ce que j'entends périodiquement de la bouche des affréteurs, c'est-à-dire qu'ils doivent saisir rapidement les possibilités de transport qui leur tombent sous la main s'ils veulent pouvoir faire transporter des marchandises à prix raisonnable et économique. Cela ne veut pas dire que la préférence ne serait pas donnée aux navires canadiens, aux équipages canadiens, etc.

Monsieur le président, je pourrais, en revenant à la Sydney Steel, donner un autre exemple qui va au-delà de ce que je viens de dire. Le fret expédié par cette compagnie, comme vous le savez, est plutôt particulier. Elle fabrique et expédie des tronçons de rails qui font souvent plus de 39 pieds de lon-

[Text]

**Senator Graham:** They are mostly 78 feet now.

**Mr. Armitage:** You are correct, or even longer. There are not that many ships that have the hatches and the holds set up in a way that can readily accommodate this cargo. Sydney Steel has had some bitter experiences. I am prepared to share with the committee, if it is your wish, some documentation that identifies some of the problems that it has had in terms of engaging suitable Canadian vessels.

**The Chairman:** Do you wish to tender that with the committee?

**Mr. Armitage:** I would be glad to do so.

**The Chairman:** Do you want to highlight one or two points?

**Senator Forrestall:** No, just table it.

**Mr. Armitage:** That would be the easiest way.

**The Chairman:** Senator Graham.

**Senator Graham:** I would like to comment that SYSCO is moving, because of market demands, to head-hardened 78 foot rails. I don't know of any ships that would be able to accommodate that transportation demand. You use SYSCO as an example. How often would that happen in the run of a year? Can you conceive of any abuses which arise in our system? As Senator Forrestall said, we believe that daily shipping practice would dictate, at least in terms of the movement of large volumes of goods and materials, that sales and arrangements for shipping are made months and years in advance; is that so?

**Mr. Armitage:** For large volumes, certainly that would almost be a necessity in terms of good management and planning.

**Senator Graham:** We would all agree with that. How often would it happen in the run of a year?

**Mr. Armitage:** I cannot pretend to speak with any great knowledge, even on behalf of Sydney Steel, although I have been discussing this matter with them. I would have to agree that it is probably not that often and that is regrettable because it is not that often they have markets which lend themselves to marine transportation. They would like to have them every month of the year, every week of the month. Part of the answer to your question is that it is not that often they have a market at Port Cartier, Quebec.

[Traduction]

gueur. Il n'y a pas beaucoup de navires immatriculés au Canada—et même à l'étranger—

**Le sénateur Graham:** Ceux de 78 pieds sont encore plus répandus aujourd'hui.

**M. Armitage:** Exact, et même plus. Il n'y a pas beaucoup de navires, dis-je, dont les cales et les trappes de chargement sont disposées de façon telle qu'ils peuvent facilement transporter un tel fret. La Sydney Steel a connu pour sa part quelques déconvenues. Je suis disposé à faire part au comité, s'il le souhaite, de documents qui traitent de certains problèmes qu'elle a rencontrés lorsqu'elle a voulu retenir les services de navires canadiens adaptés.

**Le président:** Est-ce que vous souhaitez en saisir le comité?

**M. Armitage:** J'en serais très heureux.

**Le président:** Aimeriez-vous porter un ou deux points particuliers à notre attention?

**Le sénateur Forrestall:** Non, il suffit que le document soit déposé.

**M. Armitage:** Ce serait-là la façon la plus simple.

**Le président:** Sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** J'aimerais faire observer que la SYSCO s'oriente de plus en plus vers les rails à champignon traité thermiquement, en raison de l'évolution de la demande. Je ne connais aucun type de bateau qui soit apte à transporter ce type de fret. Vous prenez l'exemple de la SYSCO. Combien de fois dans l'espace d'un an cela se produirait-il, selon vous? Pouvez-vous penser à des abus auxquels notre système donnerait lieu? Comme le sénateur Forrestall l'a dit, nous pensons que les nécessités quotidiennes inciteraient les affréteurs à prendre leurs dispositions des mois, voire des années à l'avance, en ce qui concerne la vente et le transport par bateau d'importantes quantités de biens ou de marchandises; ne croyez-vous pas?

**M. Armitage:** Pour les grandes quantités, certainement que cela serait presque une nécessité eu égard aux impératifs d'une saine gestion et d'une saine planification.

**Le sénateur Graham:** Nous en convenons tous. Combien de fois cela se produirait-il au cours d'une année?

**M. Armitage:** Je ne puis prétendre être versé sur cette question, même en ce qui concerne la Sydney Steel, encore que j'aie discuté avec elle de cette question. Je dois convenir que cela ne serait probablement pas excessivement souvent, et c'est regrettable, car ce n'est pas si souvent que cela non plus qu'ils décrochent des marchés qui nécessitent des livraisons par bateau. Ils préféreraient sans doute que cela arrive tous les mois, voire toutes les semaines. Pour finir de répondre à votre question, je dirai que ce n'est pas si souvent non plus que les gens de Port-Cartier (Québec) décrochent un tel marché.



[Text]

**Senator Forrestall:** Nobody has every called Sydney Steel and said, "I need 42 miles of case-hardened steel rail tomorrow morning." Nobody has every done that. It has never happened and it will never happen. Mr. Armitage will acknowledge that this has never happened. What has happened is that the charter has become unavailable and they have had to move quickly to pick another charter because they have fixed the service contract. I have no difficulty with that whatsoever. I have no difficulty with your suggestion that, yes, SYSCO has had some very bad experiences, and I do not blame them, but that does not change the basic business practice, nobody fixes a charter for a major ship on 24 hours' notice. It may be the last 24 hours of a 90-day, 60-day, 40-day or 20-day period, but nobody fixes a charter as a result of a phone call unless it is an emergency. We are not dealing with the spot market. Even the spot market requires a significant period of time when fixing a charter. Ships have to be positioned—unless somebody is playing games and the ship is tied up at the pier next door.

**Mr. Armitage:** I understand what Senator Forrestall is saying, certainly. One thing that perhaps bears recognition is the fact that very often these cargoes are very small, sometimes as little as 1,000 tonnes. This brings into the equation, what is a suitable ship for a 1,000 tonne cargo? Certainly not a 10,000 tonner or a larger ship. It has to be something that more or less fits the mold.

There are very few small cargo vessels left under Canadian registry. That would be an example where, by reason of economic necessity, somebody like Sydney Steel would be obliged to seek a waiver, because it would not be able to obtain an interest from a Canadian owner. There are examples of that type.

**Senator Graham:** Can you give us a more concrete example? Has it happened at Sydney Steel, that you are aware of?

**Mr. Armitage:** What I have just described, yes indeed.

**Senator Graham:** How often?

**Mr. Armitage:** Periodically, is the best answer that I can give you and I know that is vague.

**Senator Graham:** You state on the bottom of page 5 of your written presentation that the shipping market is

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Personne n'a sans doute jamais appelé la Sydney Steel pour dire: «J'ai besoin de 42 milles de rails à champignon traité thermiquement et j'en ai besoin demain matin.» Personne n'a jamais rien fait de tel. Cela ne s'est jamais vu et cela ne se verra jamais. M. Armitage en conviendra sans doute avec moi. Ce qui a pu se produire, par contre, c'est que, à un moment donné, l'affrètement prévu puisse devenir impossible et qu'il faille se rabattre rapidement sur un autre fréteur parce que la livraison doit être faite à la date dite. Cela ne me pose aucune difficulté, quelle qu'elle soit. Je ne conteste pas non plus que, oui, comme vous l'avez laissé entendre, la SYSCO a eu de très sérieuses déconvenues, et je la blâme pas, mais cela ne change rien au fond de la question, qui est qu'aucune compagnie ne convient l'affrètement d'un gros navire à 24 heures de préavis. Cela peut se faire dans les dernières vingt-quatre heures d'une période de 90, 60, 40 ou 20 jours de négociations, mais personne ne conviendra d'un tel affrètement au pied levé, si ce n'est en cas d'urgence. Nous ne nous intéressons pas ici au marché au comptant. Du reste, même dans ce marché, un temps non négligeable s'écoule souvent avant qu'un accord d'affrètement n'intervienne. On doit déterminer où doit se trouver le navire au moment envisagé et cela ne se fait pas instantanément, à moins que celui-ci ne soit déjà au mouillage en face de l'usine.

**M. Armitage:** Je comprend tout à fait ce que le sénateur Forrestal veut dire. Une chose sur laquelle il convient peut-être de s'attarder, c'est le fait que les navires concernés sont souvent de faible jauge et que, parfois, ils ne dépassent pas 1 000 tonneaux. La question qui se pose est celle de savoir quel serait le type de navire adapté à une cargaison de 1 000 tonnes? Certainement pas un vraquier de 10 000 tonneaux ou un navire plus gros. Il faut donc que ce soit un navire qui possède une charge offerte équivalente.

Il reste très peu de petits bâtiments parmi les navires de charge immatriculés au Canada. Ce serait donc un exemple de situation où, pour des raisons tenant à la nécessité d'économiser sur les frais, une entreprise comme la Sydney Steel devrait demander une dérogation étant incapable de trouver un affrètement approprié auprès d'un armateur canadien. Il y a des exemples de ce type.

**Le sénateur Graham:** Pourriez-vous nous donner un exemple plus concret? Cela, à votre connaissance, est-il arrivé à la Sydney Steel?

**M. Armitage:** Ce que je viens de décrire, oui, certainement.

**Le sénateur Graham:** Combien de fois?

**M. Armitage:** Périodiquement est la meilleure réponse que je puis vous faire, même si je sais que c'est un peu vague.

**Le sénateur Graham:** Vous dites en bas de la page 5 de votre mémoire que le marché des transports maritimes est

[Text]

extremely volatile and a shipper must respond quickly, sometimes within hours, to an offer for a ship. I guess we don't have any concrete examples of that, except you say it has happened at a place like SYSCO. I can't imagine it happening in the movement of salt. Do we have enough Canadian registered vessels to service shipper traffic?

**Mr. Armitage:** That is a very good question. If the economy were to improve to the point where there was a greater demand for a lot of resource materials that lend themselves to marine transport, there is a very good chance that we do not. We are seeing a depletion of the size of the fleet. On average the vessels are much larger, but the total number of vessels is certainly way down.

**Senator Graham:** We will be hearing from the shipping union on Thursday. How would you respond to the shipping union which claims that, out of a total of 75 Canadian vessels, at least 25 ships are presently laid up and 50 are operational? How does that square with what you are stating?

**Mr. Armitage:** I suspect that for the most part the ones laid up are lakers domiciled in the Great Lakes, although that is a bit of speculation on my part. I can't square that other than to say that the economy is so flat right now that even as small as the Canadian fleet is, it is more than ample. I suspect it on the bulk trades largely within the lakes and down the St. Lawrence as far as Montreal and Quebec.

**Senator Graham:** Would you like to see the NTA publish a list of reasons why waivers are granted or not granted? It seems in the list of waivers that I have seen under Part X of the CSA that most waivers are granted. Indeed, the minister stated this when he appeared last week. Do you know of any specific cases that were not granted and where the interests of Canadian shippers were hurt?

**Mr. Armitage:** No, I do not, Senator Graham. I know of a case which is a Sydney Steel example. You will see that in the material I tabled when it is distributed. In frustration the shipper withdrew its application for a waiver. I am not aware of any cases where waivers have been refused.

To move to a point that you are probably well aware of from the minister's appearance, or from other sources, less

[Traduction]

extrêmement volatile et qu'un affréteur doit réagir rapidement, parfois à quelques heures d'avis, à une offre de charge. Je présume que nous n'avons pas d'exemples concrets de cela, sauf, comme vous l'avez dit, que cela est arrivé à la SYSCO. Je ne vois pas comment cela pourrait s'appliquer au transport du sel. Y a-t-il un nombre suffisant de navires immatriculés au Canada pour absorber l'ensemble de la demande d'affrètement des expéditeurs?

**M. Armitage:** Voilà une très bonne question. Si l'économie devait s'améliorer au point que nous dussions faire face à une demande accrue pour un grand nombre de ressources qui se prêtent au transport maritime, il y a bien des chances que la réponse soit non. Nous assistons à l'heure actuelle à une diminution du nombre de bâtiments de notre flotte marchande. En moyenne, les navires sont beaucoup plus gros, mais leur nombre est certainement à la baisse.

**Le sénateur Graham:** Nous entendrons les témoignages des représentants du syndicat des expéditeurs mardi. Que répondriez-vous à l'allégation de celui-ci selon laquelle, des 75 navires que compte la flotte marchande canadienne, au moins 25 seraient actuellement désarmés et 50 seulement opérationnels? Comment cela cadre-t-il avec ce que vous venez de dire?

**M. Armitage:** Je présume que, pour la plupart, les bâtiments désarmés sont des bâtiments naviguant sur les Grands lacs, encore que je n'en sois pas tout à fait certain. Je ne puis donc concilier cet état de choses autrement qu'en disant que l'économie est si déprimée à l'heure actuelle que, si petite que soit la flotte canadienne, elle suffit amplement à la demande, laquelle, est principalement constituée, je présume, des transports en vrac entre divers points riverains et des transports fluviaux (Saint-Laurent) à destination de Montréal et Québec.

**Le sénateur Graham:** Souhaiteriez-vous que l'ONT publie une liste des motifs de l'attribution ou du refus des dérogations? Il me semble, si j'en crois la liste des dérogations accordées en vertu de la Partie X de la Loi sur la marine marchande du Canada, que la plupart des dérogations demandées sont accordées. C'est ce que le ministre lui-même nous a dit la semaine dernière dans son témoignage. Connaissez-vous des cas précis où elles n'auraient pas été accordées et où les intérêts d'expéditeurs canadiens auraient été lésés?

**M. Armitage:** Non, sénateur Graham, je n'en connais pas. Je connais seulement un cas, et c'est celui de la Sydney Steel. Vous pourrez en prendre connaissance par les documents que j'ai déposés lorsqu'ils auront été distribués. Dans sa frustration, l'expéditeur a retiré sa demande de dérogation. Je ne connais l'existence d'aucun cas où la dérogation aurait été refusée.

Pour en venir à un point qui vous est sans doute connu grâce au témoignage du ministre, ou que vous connaissez par



[Text]

than 1 per cent of all Canadian domestic coastal trade is actually handled in foreign vessels.

**Senator Forrestall:** Why?

**Mr. Armitage:** Why? I suppose the Canadian owners and operators are looking after the need very well. However, there is the need to have the opportunity to use foreign vessels under the circumstances that we have discussed.

**Senator Forrestall:** No one is suggesting that that be taken away.

**Mr. Armitage:** That opportunity is not only a physical emergency, it is an opportunity in the sense that a shipper needs to have the ability to use marine transportation. If, for instance, he is negotiating with the railway, it helps to keep competition between the modes. It is very important for a region such as the Atlantic area where there are so many ports and such excellent access to marine transportation that we probably should be making better use of.

**Senator Forrestall:** It is true, Senator Graham, that only about 1 per cent is moved? and we know what that 1 per cent is and how it gets moved. It is rather interesting that, on the other side of the coin, 98 per cent of marine transport that goes off shore from Canada is moved as a consequence in foreign-registered vessels with foreign crews being paid foreign wages and not being susceptible to Canadian taxes.

I am a global person. I do not argue with that. I only want the playing field to be seen to be level. When a shipper picks up the telephone and fixes a movement tomorrow morning at 9 o'clock and, because he cannot find a Canadian vessel, requests a waiver when he doesn't even know the name of the vessel for which he wants the waiver, how does that encourage a Canadian entrepreneur to get into the offshore business? Why do we continue to put obstacles in front of people to do this? I do not know. We do it in the name of efficiency and productivity. I suppose we do it for a thousand reasons. It seems to me that we are taking away the last narrow reason, the walking away from that exclusivity west of the Anticosti Line, opening that up, doesn't mean anything. But it is the thin edge of the wedge. No entrepreneur would get into the business.

[Traduction]

d'autres sources, moins de 1 p. 100 de tout le cabotage qui se fait sur les côtes intérieures canadiennes est le fait de navires étrangers.

**Le sénateur Forrestall:** Pour quelle raison?

**M. Armitage:** Pour quelle raison? Je présume que c'est parce que les armateurs et les affrêteurs canadiens s'appliquent bien à satisfaire aux besoins de la clientèle. Toutefois, nous devons nous assurer que nous ayons la possibilité de recourir à des navires étrangers dans des circonstances telles que celles que nous avons précédemment décrites.

**Le sénateur Forrestall:** Personne ne propose que cette possibilité soit écartée.

**M. Armitage:** Cette possibilité ne doit pas être limitée à des cas d'urgences, mais elle doit également exister en tant que possibilité pour les expéditeurs de recourir à cette caractéristique particulière du mode de transport maritime. Si, par exemple, un expéditeur est en négociation avec une compagnie ferroviaire, il est avantageux pour lui que soit maintenue une certaine concurrence entre les modes de transport. Cela est très important pour une région telle que les provinces de l'Atlantique, qui est une région qui compte un grand nombre de ports donnant un excellent accès au transport maritime et qui, par conséquent, bénéficierait d'une popularité accrue du transport maritime.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce vrai, sénateur Grahams, que cela ne représente qu'environ 1 p. 100 du trafic? Et nous savons quel trafic ce 1 p. 100 recouvre et comment celui-ci s'effectue. Il est plutôt intéressant de voir que, par contraste, plus de 98 p. 100 des transports maritimes canadiens à destination de l'étranger soient effectués par des navires qui sont immatriculés à l'étranger et qui ont à leur bord des équipages étrangers qui sont payés en devises étrangères et qui ne sont pas imposables en vertu des lois canadiennes.

Je vois les choses dans une perspective planétaire et je ne remets pas cela en question. Je veux seulement que les obstacles ne soient pas plus épineux ici qu'ailleurs. Or, lorsqu'un expéditeur n'a qu'à décrocher le téléphone pour arranger un transport par bateau pour le lendemain à 9 heures et que, parce qu'il ne trouve pas de bateau canadien capables d'assurer ce transport, il peut demander une dérogation sans même avoir à fournir le nom du bateau pour lequel il demande celle-ci, comment voulez-vous qu'un tel processus encourage les entrepreneurs canadiens à se lancer dans le marché hauturier? Pourquoi continuons-nous à accumuler les obstacles sur le route de ceux qui pourraient le faire? Je l'ignore. Nous le faisons au nom de l'efficacité et de la productivité. Je suppose que nous le faisons pour mille et une raisons. Il me semble pour ma part que, ce faisant, nous sommes les fossoyeurs de leurs dernières velléités et que le fait de ne pas nous dérober à cette exclusivité, de ne pas tenter une ouverture, à l'ouest de la ligne

[Text]

The cruise people appeared before us. I welcome them. They are the only people who are capable of doing it. We are not capable of doing it ourselves because we are not prepared to support them. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Any further questions?

Mr. Armitage, I would like to thank you very much for taking the time to come here today and shedding some light on the difficult issue of waivers. I wish you a safe journey home.

**Mr. Armitage:** Thank you very much, Mr. Chairman, it was my pleasure.

**The Chairman:** I would like to welcome the minister to our first meeting on Bill S-11, to amend the Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act, which was given first reading on May 22, 1992. Mr. Minister, I would invite you to make some comments on this bill and its importance, and then we would like to open the meeting to questions.

**L'honorable Jean Corbeil, ministre des Transports:** Merci, monsieur le président. Bonjour, honorables sénateurs.

Il me fait plaisir de comparaître devant votre comité pour répondre à vos questions sur le projet de loi S-11, loi intitulée *Loi modifiant la loi relative aux cessions d'aéroports*, qui était auparavant le projet de loi C-15.

Je suis accompagné de M. Michael Farquhar et de M. Yvon Soucy de mon groupe de travail sur la cession des aéroports qui, si nécessaire, me donneront un coup de main pour répondre à vos questions techniques.

Sont également présents des experts du ministère des Finances qui sont assis à l'arrière et qui pourront aussi traiter de vos questions détaillées, si nécessaire, sur l'exonération d'impôt sur le revenu et la qualité de placements autorisés, particulièrement en ce qui a trait au règlement de 1985 sur les normes de prestations de pensions.

I would like to tell you why clause 11 is required. Prior to June 1, 1992, federal trust, loan, and insurance companies as well as federal pension funds were permitted to make investments according to the legal for life rules. One investment described by the rules was a mortgage on a leasehold interest. Since the concept of a leasehold does not exist under Quebec civil law, mortgages on airport land would not be eligible investments. This could have made it difficult for the Montreal LAA to obtain long-term financing. As of June 1, 1992, the date of the coming into force of the new financial institutions, the legal for life rules were removed. Now any investment can be made subject to a prudent portfolio requirement.

[Traduction]

d'Anticosti ne nous mène nulle part. Mais il faudrait marcher sur la corde raide et aucun entrepreneur ne s'y aventurerait.

Les gens des croisières sont venus témoigner. Leur présence est bienvenue. Ils sont les seuls à pouvoir faire ce qu'ils font. Nous ne pouvons pas le faire nous-mêmes parce que nous ne sommes pas prêts à apporter notre appui à ceux qui tenteraient de le faire. Monsieur le président, je vous remercie.

**Le président:** Y a-t-il d'autres questions?

Monsieur Armitage, je désire vous remercier d'avoir bien voulu prendre le temps de venir éclairer de vos observations l'épineuse question des dérogations. Je vous souhaite un bon voyage de retour.

**M. Armitage:** Je vous remercie, monsieur le président. Ce fut pour moi un plaisir.

**Le président:** J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue au ministre à notre première séance d'examen du projet de loi S-11, loi portant modification de la Loi sur la cession des aéroports, qui a été présenté en première lecture le 22 mai 1992. Monsieur le ministre, je vous invite à nous faire part de vos observations sur le contenu et l'objet de ce projet de loi, après quoi nous pourrions accueillir les questions.

**The Honourable Jean Corbeil, Minister of Transport:** Thank you, Mr. Chairman. Good afternoon, Senators.

It is a pleasure for me to appear before your Committee to answer your questions on Bill S-11, a bill entitled An Act to amend the Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act, which was previously Bill C-15.

I am accompanied by Mr. Michael Farquhar and Mr. Yvon Soucy, from my airport transfer working group, who, if necessary, will give me a hand in answering your technical questions.

Also present are experts from the Department of Finance, who are seated in back and who will be able to answer your detailed questions, if necessary, on the income tax exemption and the quality of authorized investments, particularly regarding the 1985 rule on pension benefit standards.

J'aimerais vous dire pourquoi l'article 11 est nécessaire. Avant le 1<sup>er</sup> juin 1992, les compagnies fédérales de fiducie, de prêts et d'assurances, de même que les fonds de pension fédéraux, étaient autorisés à investir conformément aux règles concernant les placements admissibles. L'un des investissements qui obéissaient à ces règles était une hypothèque sur une propriété louée à bail. Étant donné que cette notion de propriété à bail n'existe pas dans le droit civil du Québec, les hypothèques sur des terrains aéroportuaires ne pourraient y être considérés comme des investissements admissibles. Cela aurait pu créer des difficultés aux autorités aéroportuaires locales (AAL) de Montréal dans leur effort pour obtenir du



[Text]

However, federally regulated pension funds continue to be subject to the legal for life rules but will be moving to the prudent portfolio concept in the future. Therefore, the proposed clause 11 will ensure that there are no obstacles for pension fund investments in mortgages on airport land.

J'ai été très satisfait de lire les débats de deuxième lecture du projet de loi S-11, particulièrement le discours du 3 juin 1992 prononcé par l'honorable sénateur Royce Frith. L'honorable Jean-Maurice Simard vous a déjà présenté les plus importants points du projet de loi en deuxième lecture. Je ne veux surtout pas gaspiller votre précieux temps en répétant les propos du sénateur Simard qui a déjà si bien fait ce travail.

I think I have spoken long enough, and I am here to answer your questions on Bill C-11.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. Minister. Senator Graham.

**Senator Graham:** Thank you, minister, and welcome back. You are becoming quite a frequent visitor. Perhaps at some future date we would have an opportunity to discuss with you the general policy direction of your department in several aspects, but we will confine ourselves today, at least I will, to Bill S-11.

I believe it is important for us to understand that the word "transfer" in the act means sold, leased or otherwise transferred, and what we see in the bill is that this provision is being expanded for airports that are leased. As I understand it, if an airport is leased to an airport authority, Parts V and VI in addition to Parts IV, VIII, IX and X of the Official Languages Act will apply, but where an airport is sold or otherwise transferred, only Parts IV, VIII, IX and X will apply. That really means no change from the current act. While we welcome the addition of these parts of the Official Languages Act to local airport authorities, I am wondering why they have been limited to airports that have been leased.

**Mr. Corbeil:** The general thrust is that when we sell and airport, for instance, if that ever happens, we are putting it in the same situation as any other commercial enterprise in Canada. We do not impose on those commercial enterprises,

[Traduction]

financement à long terme. Le 1<sup>er</sup> juin 1992, date de l'entrée en vigueur des nouvelles institutions financières, les règles d'admissibilités susmentionnées ont été abolies. À partir de maintenant, tout investissement est admissible pourvu qu'il respecte le principe d'une gestion de risque équilibrée. Toutefois, les fonds de pension régis par les autorités fédérales continuent pour le moment d'être astreints aux règles d'admissibilité, mais celles-ci seront remplacées par le principe de la gestion de risque équilibrée dans un certain avenir. Par conséquent, l'article 11 qui est proposé vise à éliminer tout obstacle à l'investissement des fonds de pension dans des hypothèques sur des terrains aéroportuaires.

I was very satisfied to read the debates on second reading of Bill S-11, particularly the speech by Senator Royce Frith on June 3, 1992. The Honourable Jean-Maurice Simard has already informed you of the most important points concerning the bill at second reading. I especially do not want to waste your precious time by repeating the remarks of Senator Simard, who has already done that job so well.

Je crois que j'ai parlé suffisamment longtemps, et je suis ici pour répondre à vos questions au sujet du projet de loi C-11.

**Le président:** Monsieur le ministre, je vous remercie. Sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** Merci monsieur le ministre et soyez de nouveau le bienvenu. Vos visites sont de plus en plus fréquentes. Peut-être, à une date ultérieure, aurons-nous la possibilité de discuter avec vous des orientations générales de votre ministère en ce qui concerne diverses questions, mais nous nous en tiendrons aujourd'hui, c'est du moins là mon intention, au projet de loi S-11.

Je crois qu'il est important que nous comprenions que le mot «cession» utilisé dans le projet de loi désigne les cessions effectuées par voie de vente, de location à bail ou autrement, et que, ce à quoi nous assistons à l'occasion de ce projet de loi, c'est à l'application de cette disposition aux opérations de location-bail aéroportuaires. Si j'ai bien compris, si un aéroport est loué à bail à une autorité aéroportuaire, les parties V et VI de la *Loi sur les langues officielles* s'appliquent, en plus des parties IV, VIII, IX et X, mais, lorsque ce même aéroport est vendu ou fait l'objet d'une cession d'une autre nature, seules les parties IV, VIII, IX et X de celle-ci s'appliquent. Cela ne représente donc aucun changement par rapport à la loi actuellement en vigueur. Je vois certes d'un bon oeil que l'on ajoute ces parties supplémentaires de la *Loi sur les langues officielles* aux obligations des autorités aéroportuaires locales, mais je ne peux m'empêcher de me demander pour quelle raison cela ne s'appliquerait qu'aux aéroports loués à bail.

**M. Corbeil:** La raison principale est que, lorsque nous vendons un aéroport, par exemple, si tant est que cela puisse se produire, nous plaçons celui-ci dans une situation identique à celle des autres entreprises à vocation commerciale du

[Text]

specifically airports, a larger obligation than other commercial enterprises in the country.

**Senator Graham:** Well, I will come back to that. During Senator Frith's remarks in the Senate on June 3, which you have made reference to, Senator Murray interjected at one point and said:

Whether an airport was sold or leased, it would still be under our jurisdiction, would it not?

Meaning the Government of Canada. What does he mean by that?

**Mr. Corbeil:** Well, we will always retain responsibility for security and safety. We have no intention under any circumstances of releasing to other authorities or commercial enterprises the safety and security function of the airport.

**Senator Graham:** I will come back to that too. Earlier, when you were dealing with C-15, if I recall correctly, you gave an undertaking that any airport transfers to LAAs would contain in the contract an obligation to abide by Parts V and VI of the *Official Languages Act*. If in the future an airport were sold to a local airport authority, could you place in the contract a provision that Parts V and VI would apply notwithstanding that there is no such requirement in the act? Would you make that a provision in the contract?

**Mr. Corbeil:** I am sorry, I am not sure I understand that.

**Senator Graham:** What you are talking about is that these additional parts of the *Official Languages Act* would apply to a lease operation. I am asking if in the future an airport is actually sold, sold as opposed to being leased to a local airport authority, could you make sure that there is a clause included in the contract that Parts V and VI would apply notwithstanding the fact that there is no such requirement in the act?

**Mr. Michael Farquhar, Deputy Executive Director, Airport Transfer Task Force:** I think theoretically the answer would be yes. However, I think the point the minister was making earlier is that the *Official Languages Act* was intended to apply to government institutions. I believe the thrust of the minister's argument was that at the time an airport was sold, it would no longer in any way be a government institution; hence, the *Official Languages Act* itself would not apply, or was certainly not intended to apply. If, as a matter of policy, notwithstanding the *Official Languages Act*, you wanted to have the terms apply as though they were eligible, then I suppose that could be done.

[Traduction]

Canada. Nous voulons donc nous abstenir d'imposer à ces entreprises à vocation commerciale, à savoir les aéroports vendus, des obligations plus lourdes que celles qui incombent aux autres entreprises à vocation commerciale du pays.

**Le sénateur Graham:** Bien, j'y reviendrai. Pendant que le Sénat siégeait, le 3 juin, le sénateur Murray a interrompu à un moment donné les observations du sénateur Frith en disant, et je cite:

Si un aéroport était vendu ou loué à bail, il continuerait de relever de notre autorité, n'est-ce pas?

Ce nous signifiant le gouvernement. Que voulait-il dire?

**M. Corbeil:** Eh bien, que nous ne cessons pas d'exercer notre autorité en matière de sécurité. Nous n'avons en effet nullement l'intention, pour quelque raison que ce soit, de confier à quiconque, serait-ce une entreprise à vocation commerciale, le soin de veiller à la sécurité de l'aéroport.

**Le sénateur Graham:** Je reviendrai sur ce point. Plus tôt, en parlant du C-15, si je me souviens bien, vous avez dit que toute cession d'aéroport au profit d'une autorité aéroportuaire locale (AAL) serait assortie d'une obligation de conformité aux dispositions des parties V et VI de la Loi sur les langues officielles. Si, dans le futur, un aéroport était vendu à une AAL, pourriez-vous inclure dans l'acte de vente une disposition stipulant que les parties V et VI de la Loi sur les langues officielles s'appliquent même si une telle exigence est absente de la loi elle-même? En feriez-vous une exigence du contrat?

**M. Corbeil:** Je m'excuse, je ne suis pas certain d'avoir bien compris.

**Le sénateur Graham:** Ce que vous dites, c'est que ces parties supplémentaires de la Loi sur les langues officielles s'appliqueraient à une location à bail. Je demande donc si, advenant que, dans le futur, un aéroport soit effectivement vendu, et non pas simplement loué à bail, à une AAL, vous pourriez faire en sorte qu'une disposition de l'acte de vente stipule que les parties V et VI s'appliquent même si la loi elle-même ne comporte pas une telle exigence?

**M. Michael Farquhar, directeur exécutif adjoint, Groupe de travail sur la cession des aéroports:** Je crois que, en principe, la réponse serait oui. Toutefois, je crois que l'idée exprimée un peu plus tôt par le ministre est que la Loi sur les langues officielles était destinée à être appliquée aux institutions gouvernementales. Or, le noeud de l'argument du ministre, me semble-t-il, réside dans le fait que, au moment de la vente d'un aéroport, celui-ci cesserait d'être une institution gouvernementale; par conséquent, la Loi sur les langues officielles ne s'y appliquerait plus, ou n'a certainement pas été conçue pour une telle application. Toutefois, si, à titre d'orientation générale, nonobstant la Loi sur les langues officielles, vous vouliez que les dispositions de celle-ci



[Text]

**Senator Graham:** That would be ministerial discretion.

**Mr. Farquhar:** That would be my non-legal judgment on it, yes.

**Senator Graham:** I guess I am really asking whether or not the minister would be prepared to do that in his present mood.

**Mr. Corbeil:** Well, it is always difficult to make decisions on hypothetical questions. We have a situation, for instance, in Toronto at the present time with Terminal 3, which is a completely privatized terminal and which, if I am not mistaken, is not subject to the application of the *Official Languages Act*.

**The Chairman:** It is or it is not?

**Mr. Corbeil:** I am checking.

**Mr. Yvon Soucy, Special Policy Advisor, Airport Transfer Task Force:** The service department only.

**Mr. Corbeil:** Yes, as we were doing for leased airports.

**Mr. Farquhar:** The two additional sections would not apply in the case of Toronto. They apply only in the case of Montreal, the New Brunswick Airport, Ottawa, and a few in northern Ontario.

**Mr. Corbeil:** So we are now going to a request a proposal for doing something similar to Terminal 1 and 2. If it happened that it was a different proponent that won the process and if we were to apply the *Official Languages Act* in full, you would have two groups of people operating two sets of terminals in the same environment and one not having the same obligation with respect to *Official Languages Act* as the other one.

**Senator Graham:** We are talking about Parts V and VI, and we mentioned leases. When the debate took place in the Senate, reference was made to periods of five, ten, fifteen years. I know that Senator Frith used that kind of a time frame. Do you have any specific time frame in mind with respect to leases or when you would be prepared to sell?

**Mr. Corbeil:** At the present time, the four agreements that we have are for 60 years with a 20-year option.

**Senator Graham:** So you do not anticipate selling before?

**Mr. Corbeil:** There is a clause that says that we can re-examine the question of opportunity to sell.

[Traduction]

s'appliquent comme s'il s'agissait d'une situation prévue par elle, je suppose que cela serait possible.

**Le sénateur Graham:** Cela relèverait de la discrétion ministérielle?

**M. Farquhar:** C'est effectivement là mon avis personnel, encore que non autorisé, sur cette question.

**Le sénateur Graham:** Ce que je veux savoir, je crois, c'est si le ministre serait ou non prêt à faire cela sur sa présente lancée.

**M. Corbeil:** Eh bien, il est toujours difficile d'émettre un avis à propos d'une question hypothétique. Nous travaillons actuellement à Toronto sur le cas du Terminal 3, un terminal entièrement privatisé et qui, sauf erreur, n'est pas soumis à la Loi sur les langues officielles.

**Le président:** Il l'est ou il ne l'est pas?

**M. Corbeil:** Je suis en train de vérifier.

**M. Yvon Soucy, conseiller spécial en matière de politiques, Groupe de travail sur la cession des aéroports:** Le secteur du service seulement.

**M. Corbeil:** Oui, tout comme nous faisons pour les aéroports loués à bail.

**M. Farquhar:** Les deux parties supplémentaires ne s'appliqueraient pas dans le cas du terminal de Toronto. Elles s'appliqueraient seulement dans le cas de l'aéroport de Montréal, de celui du Nouveau-Brunswick, de celui d'Ottawa et de quelques autres dans le nord de l'Ontario.

**M. Corbeil:** Alors nous allons maintenant demander des propositions afin de faire quelque chose de similaire avec les Terminaux 1 et 2. S'il se trouvait que les deux terminaux soient exploités suivant des méthodes différentes et que nous devions appliquer toutes les dispositions de la Loi sur les langues officielles, nous nous retrouverions vraisemblablement en présence d'exploitations possédant un environnement similaire, mais qui ne seraient pas astreintes aux mêmes obligations en ce qui a trait à la Loi sur les langues officielles.

**Le sénateur Graham:** Il s'agit des Parties V et VI, et nous parlons de location à bail. Lorsque le débat a eu lieu au Sénat, on a parlé de périodes de cinq, dix et quinze ans. Je sais que le sénateur Frith s'est référé à ce genre d'échéancier. Avez-vous en tête un échéancier précis en ce qui concerne les locations à bail, ou lorsque vous serez prêt à vendre?

**M. Corbeil:** À l'heure actuelle, les quatre ententes que nous avons signées portent sur des périodes de 60 ans qui peuvent être prolongées de 20 ans.

**Le sénateur Graham:** Alors, vous ne prévoyez pas vendre avant?

**M. Corbeil:** Une clause du contrat prévoit que nous pouvons, le cas échéant, réexaminer la possibilité de vendre.

[Text]

**Mr. Farquhar:** It is not before five years after the lease has come into effect, so there could be no selling for a minimum of five years.

**Senator Graham:** I guess what I am asking the minister is whether or not, in his present frame of mind, he envisages the possibility of a sale before ten years or before fifteen years, or if he or his officials have any particular time frame in mind.

**Mr. Corbeil:** Well, the time frame in mind is certainly not to look at it before five years under any circumstances. If after five years the LAAs come to us and say, "We would like to discuss a sale," the circumstances would be examined at that time and a decision would be made at the time by the government.

**Senator Graham:** I guess in terms of the *Official Languages Act*, minister, I like the comfort zone that you talked about of 60 years.

**Mr. Farquhar:** As officials, so do we.

**Senator Graham:** I am sure that others will want to come back to the Official Language aspects of the bill. I want to refer briefly to the income tax section. As with all provisions dealing with income tax, it is always very difficult, Mr. Chairman, to gain a clear understanding of what is being proposed by simply reading the wording contained in the act. The briefing notes that we got on Friday stated that financial terms and conditions for the transfer of federal airports have been negotiated with the assumption that LAAs would be financially viable but would not pay federal income tax under certain specified conditions. I am curious as to why these provisions that exempt local airport authorities from federal income tax were not contained in the original Bill C-15. To my understanding, they were not.

**Mr. Farquhar:** Bill C-15 was tabled for first reading in the Commons in October of 1990, and at that time the issue of income tax status of the local authority was in doubt and was being reviewed by Revenue Canada officials. At the time we came forward with Bill C-15, there was no definitive decision from Revenue Canada whether or not under the existing law they would qualify. Subsequent to the tabling of that bill—I guess it was about six or eight weeks later—it became clear they would not qualify under the existing legislation because authorities were a unique corporate institution. We could not introduce amendments at that time because it was outside the reference from Parliament for that particular bill. Had we been able to introduce it, we would have introduced it some time earlier, but we could not.

[Traduction]

**M. Farquhar:** Cela ne peut se produire moins de cinq ans après l'entrée en vigueur du bail. Donc, il ne peut être question de vente avant cinq ans.

**Le sénateur Graham:** En fait, ce que j'aimerais que le ministre nous dise, c'est si, de la façon dont il voit actuellement les choses, il envisage la possibilité de vendre d'ici dix ou quinze ans, ou s'il a une autre échéance en tête.

**M. Corbeil:** Eh Bien, ce que j'ai en tête, c'est certainement de ne pas reconsidérer les ententes avant l'expiration de ces cinq ans, quoi qu'il advienne. Si, au terme de cette période, l'AAL vient nous voir et nous dit: «Nous aimerions discuter d'une possibilité d'achat», nous examinerions la situation à ce moment-là et le gouvernement aurait alors à se prononcer.

**Le sénateur Graham:** En ce qui concerne la Loi sur les langues officielles, je ne vous cache pas que j'apprécie la période de transition de 60 ans dont vous avez parlé.

**M. Farquhar:** En tant que représentants du gouvernement, nous aussi.

**Le sénateur Graham:** Je suis persuadé que d'autres voudront revenir sur ces aspects du projet de loi qui concernent les langues officielles. J'aimerais quant à moi examiner brièvement ceux concernant l'impôt sur le revenu. Comme pour toutes les dispositions touchant l'impôt sur le revenu, il est toujours difficile, monsieur le président, de se faire une idée exacte des dispositions envisagées par la simple lecture de celles-ci. Les notes d'information qu'on nous a remises vendredi disaient que les conditions financières de la cession des aéroports fédéraux avaient été négociées en prenant pour acquis que les AAL seraient financièrement viables, mais que, sous réserve de certaines conditions spécifiques, elles seraient exonérées de l'impôt fédéral. Je serais curieux de savoir pour quelle raison ces dispositions visant à exonérer les AAL de l'impôt fédéral n'étaient pas dans la version originale du projet de loi C-15. À ma connaissance, ils n'y figuraient pas.

**M. Farquhar:** Le projet de loi C-15 a été déposé en première lecture à la Chambre en octobre 1990 et, à ce moment-là, le statut fiscal des AAL était douteux et les fonctionnaires de Revenu Canada se penchaient sur la question. Au moment où nous avons présenté le projet de loi, Revenu Canada ne s'était pas encore prononcé officiellement quant à la question de savoir si, aux termes des lois en vigueur, elles seraient admissibles. Après que le projet de loi eût été déposé—je crois que c'est six ou huit semaines plus tard—il devint clair qu'elles ne pourraient pas être admissibles aux termes des lois actuellement en vigueur étant donné qu'elles étaient jouissaient d'un statut corporatif sans précédent. Nous ne pouvions pas présenter un projet d'amendements à ce moment-là étant donné que cela n'aurait pas été dans le mandat du Parlement en ce qui concerne ce projet de loi particulier. Si la chose avait été possible, nous l'aurions introduit plus tôt, mais cela n'était pas le cas.



[Text]

**Senator Graham:** I just find it a bit awkward to negotiate with local airport authorities the transfer of an airport on the assumption that Parliament would exempt the authority from federal income tax.

**Mr. Corbeil:** If I may just interject on that. It was always the belief and assurance of Transport Canada that LAAs would automatically be exempted from income tax. It is only when questioned by legal representatives of the LAAs that some questions came up and that we entered into discussions with Finance. We came to the conclusion that to satisfy the financial requirements of the would-be financiers, we should have an amendment to the act.

**Senator Graham:** Could I just go briefly, Mr. Minister, to the section on the seizure of aircraft. This section, as I understand it, would give local airport authorities the power to seize and retain aircraft for nonpayment of landing fees or terminal fees. The notes that were provided to us on Friday refer to clauses 9 and 10 and say they are mainly a consequential change to give designated LAAs substantially the same powers that subsection 4(5) and 4(6) of the *Aeronautics Act* give to the Minister of Transport in connection with the seizure and detention of aircraft for nonpayment by airlines of landing fees and general terminal fees and so on.

Again, my question is why were these provisions not contained in the original *Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act*?

**Mr. Soucy:** We did not know at the time the first bill was introduced. After we did some work with lawyers on the other side we discovered that it would be prudent to put it in. Even if it was not in, it could still be done. However, I think it is better if it is in.

**Mr. Farquhar:** Mr. Chairman, during the course of the more detailed negotiations, the local authorities and their legal advisors pressed for this kind of leverage that they could exercise against the airlines in the event they had some difficulties collecting fees. It was a consequence of our negotiating process.

**Senator Graham:** If a local airport authority decided to seize an aircraft, say, in the future, will it require the approval or authorization of the Government of Canada? Or will the decision be solely in the hands of the local airport authority?

**Mr. Soucy:** It is exactly the same as those provisions of the *Aeronautics Act*. They would have to go to court and convince

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Je trouve seulement cela un peu singulier que l'on négocie avec des AAL la cession d'aéroports en prenant d'emblée pour acquis que le Parlement exonérera celles-ci de l'impôt fédéral.

**M. Corbeil:** Si je puis seulement rectifier ce que vous venez de dire, Transports Canada était persuadé depuis le début que les AAL seraient automatiquement exonérées d'impôt. Ce n'est que lorsque les conseils juridiques des AAL nous ont pressés de demandes que certaines questions ont été soulevées et que nous avons entamé la discussion avec le ministère des Finances. Nous sommes parvenus à la conclusion que, pour que nos candidats financiers satisfassent aux exigences financières, nous devrions amender le projet de loi.

**Le sénateur Graham:** Pourrais-je faire une brève digression pour parler de l'article concernant la saisie d'aéronefs. Cet article, tel que je le comprends, reconnaîtrait aux AAL le droit de saisir et de retenir un aéronef en cas de non-paiement des droits d'atterrissage et des frais de terminal. Les notes d'information qu'on nous a communiquées vendredi décrivent les articles 9 et 10 comme étant essentiellement des modifications corrélatives destinées à accorder aux AAL essentiellement les mêmes pouvoirs que ceux que les alinéas 4 (5) et 4 (6) de la Loi sur l'aéronautique accordent au ministre des Transports en ce qui concerne la saisie et la détention d'aéronefs en cas de non-paiement par les compagnies aériennes des droits d'atterrissage, des frais d'aérogare, etc.

Ici encore, j'aimerais bien savoir pour quelle raison ces dispositions n'étaient pas dans la première formulation de la Loi sur les cessions d'aéroports?

**M. Soucy:** Nous ne le savions pas au moment où le premier projet de loi a été déposé. Après que nous eûmes échangé certaines vues avec les avocats de l'autre partie, nous nous sommes rendus compte qu'il serait prudent de le faire. Même si cela n'était pas dans le projet de loi, cela pouvait quand même être fait. Toutefois, je pense qu'il était préférable que cela y soit.

**M. Farquhar:** Monsieur le président, dans le courant du déroulement concret des négociations, les AAL et leurs conseils juridiques ont réclamé instamment que la possibilité d'exercer ce type de pression contre les compagnies aériennes soit accordé aux AAL au cas où elles éprouveraient de la difficulté à percevoir leur dû. C'est là le fruit du processus de négociation lui-même.

**Le sénateur Graham:** Si, dans le futur, une AAL décidait de saisir un aéronef, aurait-elle besoin pour ce faire de l'autorisation ou de l'approbation du gouvernement fédéral? Ou est-ce que ce serait là une décision qui serait de son ressort exclusif?

**M. Soucy:** C'est exactement la même chose que pour la Loi sur l'aéronautique. L'AAL devrait saisir un tribunal d'une

[Text]

a judge to do it. They don't have to come back to the government.

**Senator Graham:** Suppose a local airport authority seized an aircraft belonging to the Peoples' Republic of China, would the decision to seize and release be solely within the jurisdiction of the LAA and the local court, regardless of what consequences might arise out of the seizure?

**Mr. Farquhar:** I think the answer is yes. I think there is also provision for the minister to exempt certain aircraft from seizure in certain circumstances, if I am not mistaken.

**Senator Graham:** Are you referring to clause 10(2) which states:

The Governor in Council may, by regulation, exempt any aircraft from seizure and detention under section 9.

**Mr. Farquhar:** That is correct.

**Senator Graham:** But that would be under regulation, which we do not have at the present time. Would it require an amendment?

**Mr. Farquhar:** If it is simply a regulation it could be passed by Order in Council under the terms of the statute itself.

**Mr. Soucy:** It has never been done. There has been no requirement up until now, even under the *Aeronautics Act*. It is good to have such a provision. Let us suppose an LAA wanted to do that. Through the Governor in Council they could be forbidden and would not be allowed to do that.

**Senator Graham:** You might have to do it quickly.

**Mr. Soucy:** It does not take much time to pass.

**Le sénateur Corbin:** Je vous remercie, monsieur le président. Étant donné que dans le cahier d'explication du projet de loi S-11, il y a une lettre du porte-parole pour le Commissaire aux langues officielles, je pense qu'il serait important que je la lise. Je demande aussi que soient consignées au compte-rendu d'aujourd'hui deux lettres signées par le Commissaire lui-même eu égard à ce projet de loi.

Ces lettres ont été adressées au sénateur Molgat à la suite de la lettre qu'il écrivait le 22 mai au docteur Victor Goldbloom, Commissaire aux langues officielles, lui demandant ses commentaires sur le projet de loi. Étant donné que le Commissaire a comparu devant ce comité lors de l'étude du projet de loi C-15, je pense qu'il est important que ce comité et que le Parlement connaissent les vues du Commissaire aux langues officielles sur la version révisée des dispositions concernant l'application de la *Loi sur les langues officielle*.

[Traduction]

demande de saisie et convaincre celui-ci du bien-fondé de sa demande. Le gouvernement n'aurait pas à intervenir.

**Le sénateur Graham:** Supposons que l'AAL saisisse un aéronef appartenant à la République populaire de Chine puis, ultérieurement, le rende, est-ce que cette décision de saisie, puis de restitution, relève exclusivement de l'AAL et du tribunal local, quelles que soient les conséquences éventuelles d'une telle décision?

**M. Farquhar:** Je crois que la réponse est oui. Je crois également, sauf erreur, qu'il y a une disposition qui autorise le ministre, dans certaines circonstances, à lever la saisie.

**Le sénateur Graham:** Est-ce cet alinéa—alinéa 10 (2)—qui dit que:

Le gouverneur en conseil peut, par règlement, exempter un aéronef de saisie ou de détention en vertu de l'article 9.

**M. Farquhar:** C'est exact.

**Le sénateur Graham:** Mais cela devrait se faire par la voie d'un règlement qui n'existe pas pour le moment. Un amendement serait-il nécessaire?

**M. Farquhar:** Lorsqu'un règlement suffit, celui-ci peut être édicté par ordre en conseil en vertu de la loi elle-même.

**M. Soucy:** Cela ne s'est jamais vu. Le cas ne s'est jamais présenté jusqu'à maintenant, même en ce qui concerne la Loi sur l'aéronautique. Il s'agit là d'une sage précaution. Supposons qu'une AAL veuille l'appliquer. S'il y avait lieu de l'en empêcher, celle-ci pourrait, par ordre en conseil, se voir interdire de le faire.

**Le sénateur Graham:** Il se pourrait que vous ayez à agir rapidement.

**M. Soucy:** Cela n'exigerait pas beaucoup de temps.

**Senator Corbin:** Thank you, Mr. Chairman. Since the briefing notes on Bill S-11 contain a letter from the spokesman for the Commissioner of Official Languages, I believe it is important for me to read it. I also ask that two letters signed by the Commissioner himself concerning this bill be entered into today's record.

These letters were addressed to Senator Molgat, in response to his letter of May 22 to Dr. Victor Goldbloom, Commissioner of Official Languages, seeking his comments on the bill. Since the Commissioner appeared before this Committee during consideration of Bill C-15, I believe it is important that this Committee and Parliament take note of the views of the Commissioner of Official Languages on the revised version of the provisions concerning the application of the Official Languages Act.



## [Text]

Dans un premier temps, le premier juin 1992, monsieur Goldbloom écrivait au sénateur Molgat ce qui suit:

Monsieur,

J'ai bien reçu votre lettre du 22 mai dernier, me transmettant le texte du projet de loi S-11 modifiant la Loi relative aux cessions d'aéroports et je vous en remercie.

Il semble bien que la formulation de ce projet de loi offre davantage de protection linguistique que la loi actuelle (C-15). J'ai demandé à mes collaborateurs d'examiner l'impact précis des changements proposés et je recommuniquerai avec vous à ce sujet.

En vous remerciant de votre intérêt soutenu pour cette question, je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Signée: Victor C. Goldbloom.

Le 11 juin, le Commissaire complétait sa réponse dans la lettre suivante au sénateur Molgat toujours:

Monsieur,

Je donne suite à ma lettre du 1er juin dernier touchant le projet de loi S-11 relatif à la cession des aéroports.

Compte tenu de la position adoptée par le Commissariat dans le dossier des privatisations en général et dans celui de la cession d'aéroports en particulier, je considère que les clauses linguistiques du projet de loi S-11 constituent une nette amélioration par rapport à la situation actuelle et un gain appréciable pour les deux communautés de langues officielles.

Je suis heureux de constater les effets bénéfiques de la collaboration de tous les intervenants dans ce dossier et je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Il me fera plaisir, monsieur le président, de remettre ces copies des lettres originales du Commissaire au greffier pour qu'il puisse les consigner au dossier.

Monsieur le ministre, comme je vous l'ai indiqué tout à l'heure, je suis un Canadien qui vit dans un milieu francophone majoritaire à l'extérieur du Québec. Cela peut vous surprendre ou cela peut ne pas vous surprendre. Mais la région de Madawaska-Victoria c'est mon ancien comté, celui que représente maintenant l'honorable Bernard Valcourt, est une région à majorité francophone. Cela étonne énormément les québécois quand on le leur dit.

J'ai suivi le cheminement du projet de loi C-15 et le cheminement du projet de loi S-11 pratiquement à toute ses étapes. Je suis intervenu à toutes les étapes. Je l'ai fait parce que j'ai constaté que les personnes en place qui auraient dû défendre les dispositions d'application de la *Loi sur les langues officielles*, semblaient plutôt tièdes sous ce rapport.

## [Traduction]

First, on June 1, 1992, Mr. Goldbloom wrote to Senator Molgat as follows:

Dear Sir:

I acknowledge receipt of, and thank you for, your letter of May 22 last and enclosed copy of Bill S-11 amending the Airport Transfer Act.

It indeed appears that the wording of this bill offers more linguistic protection than the present bill (C-15). I have asked my colleagues to examine the specific impact of the proposed changes, and I will be touch with you again on this subject.

I thank you for your sustained interest in this matter.  
Yours sincerely,

Signed: Victor C. Goldbloom.

On June 11, the Commissioner completed his reply in the following letter, again to Senator Molgat:

Dear Sir:

I am writing further to my letter of June 1 last, concerning Bill S-11 amending the Airport Transfer Act.

In light of the position adopted by this Office on the privatization issue in general, and airport transfers in particular, I consider that the language clauses of Bill S-11 constitute a distinct improvement over the present situation and an appreciable gain for both official language communities.

I am pleased to note the beneficial effects of the co-operative efforts of all stakeholders in this matter, and remain yours sincerely.

I will be pleased, Mr. Chairman, to give these copies of these original letters from the Commissioner to the Clerk so that he may enter them into the record.

Mr. Minister, as I indicated a moment ago, I am a Canadian who lives in a majority Francophone community outside Quebec. That may surprise you, or it may not surprise you, but the region of Madawaska-Victoria, my former riding, which is now represented by the Honourable Bernard Valcourt, is a majority Francophone area. That surprises many Quebecers when they learn that.

I have followed the progress of Bill C-15 and the progress of Bill S-11 at virtually all stages. I intervened at all stages. I did so because I saw that the persons in place who should have defended the provisions of the Official Languages Act appeared to be rather lukewarm in this regard.

## [Text]

Le Commissaire dans la lettre que je viens de lire parle, si je me souviens bien du terme, de gains. Effectivement, je ne considère pas que ce sont des gains. Ce sont des choses qui à mon sens auraient dû être là dès le départ.

Je ne suis pas pleinement satisfait de ce qui a été fait mais je considère que c'est peut-être tout ce que le gouvernement est disposé à faire à l'heure actuelle. J'aurais cru que dans le Canada d'aujourd'hui, dans le contexte difficile que connaît le pays à l'heure actuelle, il n'appartient pas seulement au gouvernement de jouer le rôle d'unificateur national. Je crois que l'entreprise privée a également des obligations sous ce rapport. Si c'est seulement le gouvernement, on est aussi bien de fermer le pays.

Je fais appelle aujourd'hui et, ce n'est pas une critique que je vous adresse, comprenez moi bien, je fais appelle aujourd'hui à une plus grande ouverture d'esprit de la part des autorités qui seront appelées à gérer ces aéroports, qu'elles soient louées ou qu'elles soient vendues. Il me semble que la considération première n'est pas le fait qu'un aéroport vendu tombe dans le domaine du secteur privé. La considération importante c'est que dans ce Canada, il y a une loi sur les langues officielles et le public voyageur emprunte la loi sur les deux langues officielles.

Il y a aussi des dispositions qui permettent aux francophones qui ne sont pas du Québec, d'avoir des plans de carrière à l'intérieur des facilités aéroportuaires. Je crains que dans le cas d'une vente éventuelle d'une facilité aéroportuaire, les Canadiens français qui y travaillent n'auront plus du tout la même possibilité d'accès à un plan de carrière à moins qu'ils consentent à se plier aux exigences, au Québec, du Français et, ailleurs, à la langue anglaise. C'est cela que je regrette.

J'aurais aimé un signal de la part des autorités aéroportuaires locales, comme on les appelle, et, éventuellement dans le cas d'une vente, des nouveaux acquéreurs, à l'effet qu'on respectera dans la mesure du possible et le plus intégralement possible, les dispositions de la *Loi sur les langues officielles* au pays parce que c'est un facteur d'unité. Ce n'est pas un ciment temporaire la *Loi sur les langues officielles*, c'est là depuis de nombreuses années.

Je ne suis pas pessimiste, je suis optimiste de nature. Je ne souscris pas du tout au point de vue de ceux qui disent que le Québec va exercer ses options dans un avenir prochain et il y aura probablement, peut-être, séparation du moins c'est la thèse que soutiennent certains esprits. Je pense que si l'on ne fait pas maintenant des efforts supplémentaires dans le sens que je viens de indiquer, il n'y en aura pas de Canada.

Le gouvernement est appelé à jouer un rôle primordial. Il est appelé aussi à veiller à ce que les lois soient respectées. Cela demande énormément de bonne volonté de la part de tous les joueurs. Nous ne sommes pas un pays de dictature. Nous sommes un pays où les lois peuvent être impératives

## [Traduction]

In the letter I just read, the Commissioner spoke of gains, if I remember the term correctly. Indeed, I do not consider that there have been gains. These are things which, in my view, should have been there from the outset.

I am not completely satisfied with what has been done, but I consider that this is perhaps all the government is prepared to do at present. I would have thought that, in Canada today, in the difficult situation which the country is currently experiencing, it would not only be up to government to play a national unifying role. I believe that the private sector also has obligations in this regard. If it is only up to government, we might as well close down the country.

Today I am calling for—and this is not a criticism of you, please understand that—today I am calling for more openmindedness on the part of authorities who will be required to manage these airports, whether they are leased or whether they are sold. It seems to me that the first consideration is not the fact that an airport that is sold becomes part of the private sector. The important consideration is that there is a statute on official languages in Canada and that the travelling public travels under the Official Languages Act.

There are also provisions that enable Francophones who are not from Quebec to have career plans within airport facilities. I feel that, if an airport facility is sold, French-speaking Canadians who work there will no longer have the same opportunity for access to a career plan unless they agree to submit to French requirements in Quebec and to English requirements elsewhere. That is what I regret.

I would have liked to see a signal from local airport authorities, as they are called, and from new purchasers in the case of a sale, that the provisions of the *Official Languages Act* will be complied with as far as possible and to the fullest extent possible across the country because this is a factor in unity. The Official Languages Act is not some sort of temporary bond; it has been with us for many years now.

I am not a pessimist; I am an optimist by nature. I do not at all subscribe to the view of those who say that Quebec will exercise its options in the near future and that there will likely, be separation. At least that is the view of some. I believe that, if we do not make an extra effort now in the direction I have just indicated, there will not be a Canada.

The government is required to play a primary role. It is also required to ensure that the laws are obeyed. That requires an enormous amount of good will on the part of all players. We are not living under a dictatorship in this country. We are a country in which laws may be imperative in certain cases, but



[Text]

dans certains cas, mais elles sont surtout incitatives. C'est l'esprit la *Loi sur les langues officielles*.

Alors, voilà, tout en exprimant une certaine satisfaction des corrections qui ont été apportées à la loi, je considère, non pas qu'on aurait pu faire preuve de générosité, ce n'est pas de la générosité que demande les groupes minoritaires de langues officielles, qu'ils soient au Québec ou à l'extérieur du Québec. Ce qu'ils demandent, c'est surtout de la bonne volonté. Je vous remercie, monsieur le président.

**M. Corbeil:** Honorables sénateurs, je suis un élu du Québec et de la région de Montréal et je pense que je peux me qualifier d'être un Canadien qui a eu à subir dans sa vie certains inconvénients de la situation linguistique qui prévaut au pays. C'était d'autant plus difficile à accepter que dans ce coin de pays, où je suis né et où je vis encore, les francophones étaient la majorité, ils ont été souvent astreints à une situation minoritaire. Je peux très bien comprendre les sentiments qui vous animent.

Cependant j'ai eu aussi le privilège, la vie m'a gâté sur ce côté-là, j'ai eu le privilège de par les fonctions que j'ai pu occuper dans le milieu municipal de traverser ce grand pays de bord en bord à plusieurs occasions. J'ai même participé, il y a quelques années à un débat très difficile avec des représentants des municipalités à travers le pays qui ont discuté justement cette question-là. J'ai pu constater à cette époque-là, l'océan, finalement, qui séparait les Canadiens de différentes origines ethniques sur la question du bilinguisme.

J'oserais même dire, avec tout le respect que je vous dois tous, que dans certains endroits cela a été à l'occasion un objet de division parce que des gens occupants des positions importantes auraient dû agir autrement.

Dans un débat très intense qui s'est tenu à Winnipeg il y a quelques années, des gens au bout de plusieurs heures de discussion, ont fini par faire jaillir de leurs tripes le fait qu'ils étaient convaincus que le grand dessin à travers ce pays c'était de faire en sorte qu'éventuellement le Canada soit un pays unilingue francophone. Cela peut vous exprimer comment les gens perçoivent les choses différemment.

Je pense qu'il y a lieu d'avoir éventuellement d'autres débats et espérons qu'à travers l'unité que ce pays va conserver que nous allons poursuivre plus loin ces débats-là. Je ne pense pas que c'est à travers une loi pour favoriser le transfert des aéroports que nous allons régler à travers ce pays, la question des relations entre les deux grands peuples fondateurs.

Dans les possibilités qui m'étaient offertes à titre de ministre des Transports, j'ai essayé de collaborer au maximum pour qu'on puisse servir les objectifs légitimes qui nous ont été exprimés à une certaine époque alors que le dossier était bien avancé.

[Traduction]

they mainly have an incentive effect. That is the spirit of the Official Languages Act.

So, while expressing a certain degree of satisfaction with the changes that have been made to the Act, I consider, not that we should have shown generosity—it is not generosity which official language minority groups are seeking, be it in Quebec or outside Quebec. What they are seeking is mainly good will. Thank you, Mr. Chairman.

**Mr. Corbeil:** Senators, I am an MP from Quebec, from the Montreal area, and I think I can call myself a Canadian who, in my life, has had to suffer some of the disadvantages of the linguistic situation that prevails in this country. They were all the more difficult to accept since, in that part of the country where I was born and where I still live, Francophones form the majority, but we are often forced into a minority situation. I can readily understand the feelings that motivate you.

I have also had the privilege—my life has been blessed in that respect—I have also had the privilege, as a result of the positions I have occupied at the municipal level, to cross this great country a number of times from coast to coast. Some years ago, I even took part in a very difficult debate with municipal representatives from across the country who discussed precisely this question. I was able to see at that time the ocean, ultimately, that separates Canadians of various ethnic origins on the bilingualism issue.

I would even dare say, with all the respect I owe you all, that certain points were cause for division because people occupying important positions should have acted otherwise.

In one very intense debate in Winnipeg a few years ago, after a few hours of discussion, people ultimately blurted out their gut feeling they were convinced that the great purpose across this country was to make Canada a unilingual Francophone nation. That will give you an idea of how people perceive things differently.

I believe that other debates should eventually take place and let us hope that we can take those debates further toward the unity that will preserve this country. I do not believe we are going to resolve the issue of relations between the two major founding peoples across this country through an act to promote airport transfers.

In the opportunities that have been afforded me as Minister of Transport, I have tried to cooperate to the best of my ability so that we can serve the legitimate objectives that were given us at a time this matter was put forward.

[Text]

Je pense que sans se donner des félicitations à nous-mêmes, je suis personnellement très fier du fait qu'on ait pu arriver à la situation où on en est présentement qui fait en sorte qu'on a pu introduire des modifications qui devraient couvrir la majorité des situations, sinon la totalité des situations où le problème risque de se produire ou risquait de se produire dans un avenir plus ou moins rapproché.

Espérons qu'un jour ou l'autre nous pourrions reprendre tout le débat sur les langues officielles et voir comment non seulement dans les cessions d'aéroports mais partout à travers l'ensemble de ce magnifique pays, on puisse en arriver à avoir une meilleure compréhension entre les deux peuples fondateurs afin qu'on ait un pays qui sera encore plus agréable à vivre.

**Le sénateur Corbin:** Je vous remercie, monsieur le ministre. Monsieur le président, je constate qu'on a distribué aux membres du comité copies des deux lettres que j'ai lues. Je n'ai pas demandé qu'elles soient distribuées pour la simple raison qu'elles sont rédigées en français et que je n'ai pas un texte bilingue. Je ne veux pas qu'on me prête des intentions subversives si des lettres en français seulement ont été distribuées. Ce n'était pas mon intention.

**The Chairman:** I want to thank the honourable senator for tabling it, particularly the letter of June 11 in which he says that this is a much better situation than before. I know the minister has to leave soon for a vote in the other place. Are there other senators who wish to put questions to the minister?

**Senator Forrestall:** Do we have any more airports that we can get rid of?

**Mr. Corbeil:** By devolution?

**Senator Forrestall:** Yes.

**Mr. Corbeil:** Seven or eight municipalities have indicated their intentions. Once we have concluded the four major ones that are coming to an end now, we will increase the frequency of our discussions with these other municipalities or at least gather more information. Within the next few months more airports will be transferred to local airport authorities.

**Senator Forrestall:** Halifax is one of those?

**Mr. Corbeil:** Halifax, Windsor, Quebec, Moncton, Thunder Bay.

**Mr. Farquhar:** Victoria, Winnipeg, Saint John, New Brunswick. I talked to a few people in Charlottetown in January. Nothing more has come of that. Ottawa is beginning to show some interest.

[Traduction]

Without being self-congratulatory, I am personally very proud of the fact that we have reached this present point where we have been able to introduce amendments that should cover most, if not all, situations in which the problem risks occurring or risks occurring in the more or less near future.

Let us hope that, one day or another, we will be able to look back on the entire official languages debate and see how, not only in airport transfers, but across all of this magnificent country, we were able to bring about a better understanding between the two founding peoples in order to build a country that will be even more pleasant to live in.

**Senator Corbin:** Thank you, Mr. Minister. Mr. Chairman, I see the copies of the two letters I read have been distributed to Committee members. I did not ask that they be distributed for the simple reason that they were written in French, and I do not have a bilingual text. I did not want anyone suspecting subversive intentions if the letters were distributed in French only. That was not my intention.

**Le président:** Je veux remercier le sénateur pour les documents qu'il a déposés et qui nous seront très utiles, surtout la lettre du 11 juin dans laquelle il affirme que la situation est nettement meilleure qu'auparavant. Je sais que le moment du vote à l'autre chambre approche et que le ministre devra bientôt nous quitter. D'autres sénateurs désirent-ils l'interroger?

**Le sénateur Forrestall:** Y a-t-il encore des aéroports dont nous pourrions nous débarrasser?

**M. Corbeil:** Par dévolution?

**Le sénateur Forrestall:** Oui.

**M. Corbeil:** Sept ou huit municipalités ont manifesté de l'intérêt. Une fois que nous aurons conclu les quatre dévolutions majeures qui ont maintenant atteint le stade final, nous pourrions discuter plus étroitement de la question avec les intéressées ou, tout au moins, prendre un plus ample informé. Au cours des prochains mois, d'autres aéroports seront cédés à des autorités aéroportuaires locales.

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que l'aéroport d'Halifax est l'un d'eux?

**M. Corbeil:** Halifax, Windsor, Québec, Moncton et Thunder Bay.

**M. Farquhar:** Victoria, Winnipeg et Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) également. J'ai parlé avec certaines personnes à Charlottetown aujourd'hui. Il n'en est rien résulté. Ottawa, en revanche, commence à manifester de l'intérêt.



[Text]

**Senator Forrestall:** I thank the minister for that little update and express my appreciation for the accommodation given by his officials and others with respect to this matter.

**The Chairman:** Minister, on behalf of the committee I would like to thank you and your officials for coming here today and helping us with a very important matter. I also want to thank Senator Corbin for tabling the letter from the Commissioner of Official Languages which helps to explain what their research has produced in relation to clause 5.

Honourable senators, the clerk tells me there are no further witnesses at this time to come before the committee. What is the wish of senators, that we go clause-by-clause through the bill? Is it the intention of any honourable senators to propose amendments?

If not, shall the title stand?

**Hon. Senators:** Stand.

**The Chairman:** Shall clause 1 carry?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Shall clause 2 carry?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Shall clause 3 carry?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Shall the title carry?

**Hon. Senators:** Carried.

**The Chairman:** Shall I report the bill without amendment?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** As we discussed earlier, I will be meeting with Senator Graham to talk about the scheduling and the priority of bills that this committee will study. At our meeting on Wednesday I will discuss the results of the meeting with the steering committee and Senator Graham.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Je remercie le ministre pour cette petite mise à jour et tiens à lui exprimer mon appréciation pour la façon dont ses fonctionnaires et lui-même ont traité la question.

**Le président:** Monsieur le ministre, au nom du comité, je désire remercier vos fonctionnaires ainsi que vous-même pour vous être déplacés pour nous aider à mieux comprendre cette très importante question. J'aimerais également remercier le sénateur Corbin pour avoir soumis à notre attention la lettre du Commissaire aux langues officielles qui nous permet de mieux comprendre les résultats de leurs recherches en ce qui concerne l'article 5.

Honorables sénateurs, le greffier me signale qu'aucun autre témoin n'est prévu à l'horaire du comité pour la présente réunion. Désirez-vous que nous procédions à l'adoption du projet de loi article par article? L'un d'entre vous a-t-il quelque amendement à proposer?

Dans la négative, est-ce que le titre doit être conservé?

**Les sénateurs:** Conservé.

**Le président:** L'article 1 est-il adopté?

**Les sénateurs:** Adopté.

**Le président:** L'article 2 est-il adopté?

**Les sénateurs:** Adopté.

**Le président:** Est-ce que l'article 3 est adopté?

**Les sénateurs:** Adopté.

**Le président:** Est-ce que le titre est adopté?

**Les sénateurs:** Adopté.

**Le président:** Le projet de loi doit-il être rapporté sans amendement?

**Les sénateurs:** Positif.

**Le président:** Comme nous avons convenu plus tôt, le sénateur Graham et moi-même nous réunirons pour discuter du calendrier d'examen et de l'ordre de priorité des projets de loi que nous serons appelés à examiner. Lors de notre réunion de mercredi, je discuterai des résultats de la réunion avec le sénateur Graham et le comité permanent.

La séance est levée.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9  
*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

WITNESSES—TÉMOINS

Bill C-33:

*From Holland America and Princess Tours:*

John Creery, Lawyer, Lang, Michener, Lawrence and Shaw;

*From the Atlantic Provinces Transportation Commission:*

Ramsay M.S. Armitage, General Manager.

Bill S-11:

*From Transport Canada:*

Michael Farquhar, Deputy Executive Director, Airport Transfer Task Force;

Yvon Soucy, Special Policy Advisor, Airport Transfer Task Force.

Projet de loi C-33:

*De «Holland America» et «Princess Tours»*

John Creery, avocat, Lang, Michener, Lawrence et Shaw.

*De l'«Atlantic Provinces Transportation Commission»*

Ramsay M.S. Armitage, gestionnaire.

Projet de loi S-11:

*De Transports Canada:*

Michael Farquhar, directeur exécutif adjoint, groupe de travail sur la gestion des aéroports;

Yvon Soucy, conseiller principal en politiques, groupe de travail sur la gestion des aéroports.





Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992

SENATE OF CANADA

SÉNAT DU CANADA

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER

Wednesday, June 17, 1992

Le mercredi 17 juin 1992

Issue No. 24

Fascicule n° 24

**Third Proceedings on:**

**Troisième fascicule concernant:**

Examination of Bill C-33,  
An Act respecting the use of foreign ships and  
non-duty paid ships in the coasting trade

Étude du Projet de loi C-33,  
Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et  
de navires non dédouanés pour le cabotage

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, *Chairman*

The Honourable B. Alasdair Graham, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	*Murray (or Lynch-Staunton)
Buchanan	Petten
Eyton	Spivak
Forrestall	Stewart
*Frith (or Molgat)	Stollery
MacDonald ( <i>Halifax</i> )	Sylvain

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

*Change in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Stollery substituted for that of the Honourable Senator Corbin (June 17, 1992)

The name of the Honourable Senator Spivak substituted for that of the Honourable Senator Barootes (June 17, 1992).

The name of the Honourable Senator Buchanan substituted for that of the Honourable Senator Kelly (June 17, 1992).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Donald H. Oliver

*Vice-président:* L'honorable B. Alasdair Graham

et

Les honorables sénateurs:

Adams	*Murray (ou Lynch-Staunton)
Buchanan	Petten
Eyton	Spivak
Forrestall	Stewart
*Frith (ou Molgat)	Stollery
MacDonald ( <i>Halifax</i> )	Sylvain

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Stollery est substitué à celui de l'honorable sénateur Corbin (le 17 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Spivak est substitué à celui de l'honorable sénateur Barootes (le 17 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Buchanan est substitué à celui de l'honorable sénateur Kelly (le 17 juin 1992).



## ORDERS OF REFERENCE

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Thursday, May 21, 1992:

“Resuming the debate on the motion of the Honourable Senator Rossiter, seconded by the Honourable Senator DeWare, for the second reading of Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade.

After debate

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Rossiter moved, seconded by the Honourable Senator DeWare, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.”

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Wednesday, March 25, 1992:

“Pursuant to Rule 67(3), the question being put on the motion of the Honourable Senator Lynch-Staunton, seconded by the Honourable Senator Roblin, P.C.:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine the subject-matter of Bill C-62, An Act respecting telecommunications, in advance of the said Bill coming before the Senate or any matter relating thereto.”

The names being called they were taken down as follows:

## ORDRES DE RENVOI

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du jeudi 21 mai 1992:

«Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Rossiter, appuyée par l'honorable sénateur DeWare, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage.

Après débat,

La motion, mise au voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Rossiter propose, appuyée par l'honorable sénateur DeWare, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise au voix, est adoptée.»

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mercredi 25 mars 1992:

«Conformément à l'article 67(3) du Règlement, la motion de l'honorable sénateur Lynch-Staunton, appuyée par l'honorable sénateur Roblin, c.p.,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à étudier la teneur du Projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications, avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat ou toute question s'y rattachant,

est mise aux voix.»

Le Sénat, à l'appel des noms, se prononce comme suit:

## YEAS—POUR

The Honourable Senators—Les honorables sénateurs

Atkins	Buchanan	Di Nino	Lavoie-Roux	Robertson
Balfour	Carney	Doody	Lynch-Staunton	Roblin
Barootes	Chaput-Rolland	Doyle	MacDonald ( <i>Halifax</i> )	Ross
Beaudoin	Cochrane	Grimard	Murray	Rossiter
Bélisle	Cogger	Kelleher	Nurgitz	Simard
Berntson	Comeau	Keon	Ottenheimer	Spivak
Bolduc	David	Kinsella	Poitras	Tremblay—35

## NAYS—CONTRE

The Honourable Senators—Les honorables sénateurs

Bonnell	Fairbairn	Hays	Marsden	Stanbury
Bosa	Frith	Hébert	Molgat	Stewart
Corbin	Graham	Leblanc ( <i>Saurel</i> )	Neiman	Thériault—19
Everett	Haidasz	Marchand	Sparrow	

## ABSTENTIONS

The Honourable Senators—Les honorables sénateurs

Nil/Aucun

Therefore, the motion was adopted.

En conséquence, le motion est adoptée.

*Le greffier du Sénat*

Gordon L. Barnhart

*Clerk of the Senate*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, JUNE 17, 1992  
(31)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, *in camera*, in room 250 East Block, at 12:40 p.m., the Chairman, the Honourable Donald H. Oliver, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Buchanan, Eyton, Forrestall, Graham, Oliver and Sylvain. (7)

*Other Senator present:* The Honourable Senator Perrault.

*In attendance:* Professor Hudson Janisch of the Faculty of Law, University of Toronto, Counsel to the Committee, Susan Alter from the Research Branch of the Library of Parliament and Mr. Bruce Carson.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, March 25, 1992, the Committee continued its examination of the subject-matter of Bill C-62, *An Act respecting telecommunications*.

The Committee considered a draft report.

At 1:55 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

WEDNESDAY, JUNE 17, 1992  
(32)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in room 356-S Centre Block, at 6:25 p.m., the Chairman, the Honourable Donald H. Oliver, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Buchanan, Forrestall, Graham, Oliver, Stewart and Sylvain (7).

*Other Senators present:* The Honourable Senators Perrault and Rossiter.

*In attendance:* Mr. Jean-Luc Bourdages from the Research Branch of the Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 21, 1992, the Committee continued its examination of Bill C-33, *An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade*.

## PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 17 JUIN 1992  
(31)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos dans la pièce 250 de l'édifice de l'Est, à 12 h 40, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Buchanan, Eyton, Forrestall, Graham, Oliver et Sylvain. (7)

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Perrault.

*Aussi présents:* Le professeur Hudson Janisch de la Faculté de droit de l'Université de Toronto, conseiller du Comité, Susan Alter du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement et M. Bruce Carson.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 25 mars 1992, le Comité poursuit son étude du projet de loi C-62, *Loi concernant les télécommunications*.

Le Comité étudie un rapport provisoire.

À 13 h 55, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LE MERCREDI 17 JUIN 1992  
(32)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la pièce 356-S de l'édifice du Centre, à 18 h 25, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Buchanan, Forrestall, Graham, Oliver, Stewart et Sylvain. (7)

*Autres sénateurs présents:* Les honorables sénateurs Perrault et Rossiter.

*Aussi présent:* M. Jean-Luc Bourdages du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 21 mai 1992, le Comité poursuit son étude du projet de loi C-33, *Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage*.

*Witnesses:*

*From the Canadian Offshore Vessels Operators Association:*  
Donald A. MacLeod, General Counsel, Secunda Marine Services Limited.

*From the Department of Employment and Immigration:*

Jim May, Chief, Immigration and Visitor Program;

Dave Greenhill, Foreign Workers Policy and Program.

Mr. MacLeod of the Canadian Offshore Vessel Operator's Association made an opening statement and answered questions.

At 7:30 p.m. Messrs. May and Greenhill from the Department of Employment and Immigration made introductory remarks and then answered questions.

At 8:10 p.m. the Committee continued *in camera*.

At 8:40 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

*Témoins:*

*De la «Canadian Offshore Vessels Operators Association»:*  
Donald A. MacLeod, conseiller juridique principal, Secunda Marine Services Limited.

*Du ministère de l'Emploi et de l'Immigration:*

Jim May, chef, Programme pour les immigrants et les visiteurs;

Dave Greenhill, Politiques et programmes sur les travailleurs étrangers.

M. MacLeod, de la «Canadian Offshore Vessels Operators Association», fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

À 19 h 30, MM. May et Greenhill, du ministère de l'Emploi et de l'Immigration, font des remarques préliminaires puis répondent aux questions.

À 20 h 10, le Comité continue à huis clos.

À 20 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du Comité*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*



## EVIDENCE

Ottawa, Wednesday, June 17, 1992

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-33, respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade., met this day at 6:00 p.m. to give consideration to the bill.

**Senator Donald H. Oliver** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** I call to order the meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. The object of study this evening is a continuation of study of Bill C-33, an act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade. We have with us Mr. Donald MacLeod, a lawyer from the Canadian Offshore Vessels Operators Association. Mr. MacLeod.

**Mr. Donald MacLeod, Spokesperson from the Canadian Offshore Vessels Operators Association:** I should clarify exactly who I am and who I'm here on behalf of. I work for a company called Secunda Marine Services in Dartmouth, Nova Scotia. We are a member of COVOA. The president of Secunda Marine is the vice president and acting president of COVOA, and I'm attending the hearing this evening on his behalf to present some of the views of vessel operators involved in the offshore oil industry, primarily on Canada's east coast. That is the capacity in which I attend. I will starting first with some general observations about the coastal trade regime which is in place, bearing in mind that coastal trade and the payment of duty on foreign vessels that come into Canada are inextricably intertwined, and both have bearing on one and the other. Then I would like to comment on the legislation and respond to points being investigated by the committee.

COVOA, the Canada Offshore Vessels Operators Association, was formed in the early 1980s in the heyday of the offshore, when there were upwards of forty-five vessels operating on the east coast of Canada in support of offshore oil exploration. The type of vessels we operate at Secunda and that the members operate are heavy, high horsepower tugs, supply vessels. Secunda Marine is a company based in Dartmouth, Nova Scotia. The operation has lessened in stature due to the fact that the oil industry has declined and is just on the rebound with one significant project under way in production off of Nova Scotia, namely the Lasmo project at Panuke/Cohasset. Generally we might even look at the idea of

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le mercredi 17 juin 1992

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des Transports et des Communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-33, concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage, s'est réuni aujourd'hui à 18 h pour procéder à l'examen du projet de loi.

**Le sénateur Donald H. Oliver** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Je déclare la séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte. La présente séance a pour objet de nous permettre de poursuivre notre examen du projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage. Nous avons avec nous M. Donald MacLeod, avocat, qui nous parlera au nom de la Canadian Offshore Vessels Operators Association.

**M. Donald MacLeod, porte-parole de la Canadian Offshore Vessels Operators Association (COVOA):** J'aimerais apporter quelques précisions sur ce que je suis et sur le type de représentation que je m'apprête à assurer. Je travaille pour une compagnie de Dartmouth (Nouvelle-Écosse), la Secunda Marine Services, laquelle est membre de la COVOA. Le président de la Secunda Marine Services est vice-président et président intérimaire de la COVOA, et c'est lui qui m'a demandé de me joindre à vous ce soir pour vous faire part en son nom de certaines vues concernant la participation d'exploitants de navires à des activités ressortissant à l'industrie pétrolière offshore, surtout sur la côte est canadienne. Voilà en quelle qualité je m'adresse à vous. J'aimerais vous faire part d'abord d'observations générales au sujet du régime de cabotage qui existe à l'heure actuelle et au sujet duquel on ne doit jamais perdre de vue le fait que le cabotage et le paiement des droits sur les navires étrangers qui viennent au Canada sont inextricablement reliés. Je ferai ensuite certaines observations particulières au sujet du projet de loi et répondrai aux questions qu'il plaira au comité de m'adresser.

COVOA, la Canada Offshore Vessels Operators Association a été créée au début des années 1980, lorsque les explorations offshore battaient leur plein et que plus de quarante-cinq navires sillonnaient la côte est canadienne pour prêter main forte aux entreprises d'exploration pétrolière offshore. Le type de navires qu'exploitent la Secunda et les autres membres de la COVOA sont de lourds navires de ravitaillement dotés de puissants moteurs. Comme je l'ai dit, la Secunda Marine est une compagnie établie à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse. Notre activité a diminué d'ampleur dû au fait que l'industrie pétrolière a elle-même connu un ralentissement significatif et qu'elle ne vient que maintenant de reprendre de l'ampleur

[Text]

not having any restrictions with respect to foreign vessels, and what we might want to consider is one of the policy objectives that we are trying to be obtained as a result of the coastal trade legislation. Is it to protect Canadian companies from foreign competition? Is it to support the shipbuilding industry? Is it to protect jobs? We have to consider those types of questions and see whether this bill reaches those objectives. In our sector it is beginning to become very difficult to even find Canadian vessels. We have a couple of options in order to secure the tonnage to operate: either to build; buy used existing Canadian tonnage; buy foreign tonnage, pay a duty on it and then Canadianize the vessel so it can operate in Canada. All are very expensive. If you look at the sector we are involved in, we have been in a downturn for the past seven years. We only have one project in place right now generating activity. The reason why we have been in a downturn is because there has been a lack of activity, not because there has been competition from abroad.

If you look at Canadian coast and trade regulations and legislation, it's probably one of the most restrictive there is, with the exception of the United States. Our company can take a Canadian vessel fully crewed with Canadians, go over to another major sector in the North Sea and operate there. We have done so in the past.

**Senator Forrestall:** Excuse me, Chairman, on this point of order. I'm having difficulty following the witness with respect to his submission. And I have quickly read it through, and I would like him to go through it or suggest to us that we question him on the basis of his submission in a formal way. But I'm having difficulty following him.

**Mr. MacLeod:** Perhaps I can clarify that. The Chairman ask me if—

**Senator Forrestall:** Either way, incidentally, is quite fine with me. I have no—

**Mr. MacLeod:** The Chairman asked me if I had a written submission, and I indicated that I had not prepared a written submission for the Committee hearing this evening, but I have notes to give to the Committee and the House of Commons when they studied it and I appeared before their committee.

**Senator Forrestall:** Fine, thank you, Mr. Chairman.

**Mr. MacLeod:** Just getting back to the fact that we can take our vessels to one of the other major sectors of the North

[Traduction]

avec ce projet important et unique en cours au large de la Nouvelle-Écosse, à savoir le projet Lasmo, à Panuke/Cohasset. D'une façon générale, nous irions vraisemblablement jusqu'à défendre l'idée d'une levée totale des restrictions concernant les navires étrangers, et ce, précisément pour atteindre l'un de ces objectifs généraux que poursuit la législation sur le cabotage. Est-ce pour protéger les entreprises canadiennes de la concurrence étrangère? Est-ce pour prêter main forte à l'industrie de la construction navale? Est-ce pour protéger des emplois? Nous devons examiner ce type de questions et voir si le projet de loi permet d'atteindre ces objectifs. Dans notre secteur, il devient de plus en plus difficile ne serait-ce que de trouver des navires canadiens. Nous n'avons guère de choix quant à la possibilité de trouver la capacité de charge dont nous avons besoin: construire de nouveaux bateaux; acheter des bateaux canadiens existants; acheter des bateaux étrangers, régler les droits et les transformer pour qu'ils puissent naviguer au Canada. Toutes ces solutions coûtent cher. Si l'on regarde notre secteur, on constate qu'il est en récession depuis sept ans. Il n'y a à l'heure actuelle qu'un seul projet créateur d'activité. La raison pour laquelle nous avons été en récession est qu'il manque d'activité et non parce que nous subissons la concurrence de navires étrangers.

La législation et les règlements canadiens concernant la navigation côtière et le cabotage sont probablement parmi les plus restrictifs au monde, à l'exception des États-Unis. Notre compagnie peut prendre un navire canadien doté d'un équipage entièrement canadien et aller naviguer dans un autre secteur important de la Mer du Nord. Nous l'avons déjà fait.

**Le sénateur Forrestall:** Excusez-moi, monsieur le président, de soulever ici un point d'ordre. J'ai de la difficulté à voir où le témoin veut en venir. J'ai sommairement lu son mémoire et j'aimerais qu'il le passe rapidement en revue ou qu'il suggère que nous lui demandions ouvertement des éclaircissements sur certains points, mais, de la façon dont il procède maintenant, j'ai de la difficulté à le suivre.

**M. MacLeod:** Peut-être que je puis préciser ma pensée. Le président m'a demandé si—

**Le sénateur Forrestall:** Soit dit en passant, une façon ou l'autre me convient tout à fait. Je n'ai pas—

**M. MacLeod:** Le président m'a demandé si j'avais un exposé écrit et je lui ai dit que je n'avais pas préparé d'exposé écrit pour les audiences que le comité tient ce soir, mais j'ai les notes que j'ai remises au comité de la Chambre des communes lorsque celui-ci a examiné le projet de loi et que j'ai comparu devant lui.

**Le sénateur Forrestall:** C'est très bien. Je vous remercie, monsieur le président.

**M. MacLeod:** Pour en revenir au fait que nous pouvons nous rendre dans d'autres secteurs importants de la Mer du



*[Text]*

Sea and operate in the British sector, with a Canadian flag vessel and Canadian crews, I find it kind of interesting in the legislation under Section 11 that there is a provision for the ministry to take steps with respect to unfair practices being imposed upon Canadian ships abroad. I would suggest that probably what will happen is that they will view what is taking place in Canada and impose restrictions on us when we work abroad.

A gaping hole, an exception in the coast and trade regulations and legislation, has to do with fishing vessels. Fishing vessels over one hundred feet long can be built outside of Canada and brought in duty free. As long as they stay in that industry, they do not have to pay duty. We don't have a problem with that, but we would like the same kind of treatment because it's getting to be very difficult to get Canadian tonnage to operate in Canada and to employ Canadian seamen.

That brings me to the point of how does a Canadian operator exist and how does he operate his vessels here in Canada. It's becoming very costly. There's probably one shipyard in Canada that has the technical capability to build supply vessels, and that's a sad statement. Our vessels have to be able to work internationally and in the domestic market. You cannot survive solely on the domestic market. Therefore, we have to use those same vessels when we go into the international market.

Therefore, if you have things such as having to pay duty on foreign vessels and then Canadianizing them, and you have to use those in an international market as well, you are at a disadvantage. We cannot survive solely on the Canadian market.

As a result of these things, that increases the cost to the end user, in our case the oil companies doing development. The Lasmo project is a marginal project. It cannot afford to have all the bells and whistles. It cannot afford to have heavy costs because there's only so much oil there. It can only bear so much cost. These are things that should be considered.

In our company, we cannot afford to buy new vessels. We have to buy used vessels, whether they be foreign or whether they be Canadian. We prefer to buy Canadian, but it is difficult to find Canadian tonnage. In the past ten years, there has not been an offshore supply vessel built in Canada. The expected life of these vessels is probably twenty-five to thirty years. In another ten or fifteen years, unless there's an incredible boom in the offshore which spins off a lot of activity, we are not

*[Traduction]*

Nord, le secteur des côtes britannique, par exemple, avec des navires dotés d'équipages canadiens et battant pavillon canadien, je trouve plutôt intéressant que, selon l'article 11 du projet de loi, le ministre peut adopter des mesures pour faire cesser des pratiques injustes dont les navires canadiens seraient victimes à l'étranger. Je pense que ce qui risque le plus de se produire, c'est qu'ils verront les pratiques auxquelles nous nous livrons au Canada et nous imposeront à leur tour des restrictions lorsque nous irons travailler à l'étranger.

On constate une lacune, une exception, dans la législation et les règlements du cabotage en ce qui concerne les navires de pêche. En effet, des bateaux de pêche de plus de cent pieds de long peuvent être construits à l'extérieur du Canada, puis importés au pays exempts de douanes. Tant qu'ils demeurent affectés à la pêche, ils n'ont pas de droits à payer. Cela ne nous dérange pas, mais nous aimerions bénéficier d'un traitement analogue car cela devient de plus en plus difficile de trouver des bateaux canadiens qui nous permettent de travailler au Canada et d'employer des marins canadiens.

Cela m'amène à parler de la façon dont les exploitants de navires vivent au Canada et de la façon dont ils s'y prennent pour exploiter leur industrie. Cela coûte de plus en plus cher. Il y a probablement au Canada un chantier naval qui est techniquement capable de construire des bateaux d'approvisionnement, et c'est bien triste. Pour pouvoir survivre, nous devons pouvoir faire travailler nos navires au Canada qu'à l'étranger, et non pas seulement au Canada même. Par conséquent, nous devons utiliser les mêmes navires lorsque nous travaillons sur le marché international.

Ainsi, si vous devez payer des droits sur les bateaux que vous importez et que vous devez ensuite adapter aux conditions de navigation canadiennes, et si par ailleurs vous devez ensuite utiliser ces mêmes bateaux pour travailler sur le marché international, vous avez un handicap. Nous ne pouvons pas survivre en ne dépendant que du marché canadien.

Cet état de choses a pour effet d'accroître les coûts aux usagers de nos services, en l'occurrence les entreprises de développement pétrolier. Le projet Lasmo est un projet marginal. Il ne peut pas, à lui seul, faire les frais de toutes nos alarmes. Il ne peut pas absorber n'importe quels coûts car les quantités de pétrole qu'il recèle sont limitées. Sa rentabilité n'est pas à toute épreuve. Il y a des choses dont on doit tenir compte.

Notre compagnie n'a pas les moyens d'acheter des navires neufs. Elle doit se contenter de navires usagés, qu'ils proviennent du Canada ou d'ailleurs. Nous préférons acheter des navires canadiens, mais il est difficile de trouver du tonnage canadien. Depuis dix ans, le Canada n'a produit aucun nouveau navire de ravitaillement offshore. L'espérance de vie de tels bateaux est d'environ vingt-cinq à trente ans. D'ici dix ou quinze ans, à moins qu'une recrudescence de l'exploration

[Text]

going to be able to get Canadian ships to supply our own east coast projects.

There is also some specialized equipment which is used in these projects which has never been built in Canada. You have not alternative but to go outside.

Dealing with the existing waiver system from our standpoint, bearing in mind that Canadian tonnage is getting difficult to find, it is imperative that a waiver system be in existence, which is effective and is responsive to the industry. In our particular business, decisions have to be made quickly. If you have got an oil project on stream, there are a lot of dollars riding on this. If you have to get a specialized piece of equipment to keep production going, you have to be able to have a waiver system and governmental process which will respond quickly and deal with the situation. Waiting for considerations that are unfounded or that delay the process, could jeopardize an operation.

We were pleased to see that when Bill C-33 was resurrected after the programming of the House the last time, that the provisions for a waiting period was excluded from the bill because we find that the NTA., when they review this, do a very thorough job. Often, it is very cumbersome as it is. If you stipulate a further waiting period, it will hamper the operation of our type of vessel and business.

It is my understanding that the points under debate and were considered in the House, previously had to do with an elimination of a waiver system and only having Canadian vessels do coastal trading. Then moving down from that, the reimposition of an existing waiting period of 14 days and then a request that only Canadian seamen be utilized on foreign vessels that are brought in and utilized under the waiver system.

I don't think I will deal with number one, since it seems the key points being discussed here have to do with the waiver application period and secondly, the question of foreign crews working on foreign vessels working in Canada.

From our standpoint, a mandatory application period of 14 days is only going to encumber the NTA and make the process more restrictive. We feel that it has to be unrestricted and be responsive to industry. The NTA and the governmental bodies looking at this should be familiar with the existing Canadian tonnage which is in place. They should be able to quickly analyze the situation to determine whether there is a Canadian vessel which is suitable and available. That, surely is not that

[Traduction]

pétrolière offshore ne génère un nouvel essor des activités maritimes, nous ne parviendrons plus à trouver suffisamment de navires canadiens pour satisfaire aux besoins de développement des projets de la côte est.

Il y a également des équipements spéciaux qui sont requis pour la réalisation de ces projets et qui n'ont jamais été construits au Canada. Nous n'avons donc d'autre alternative que de nous tourner vers l'étranger.

Compte tenu de la difficulté croissante à nous procurer un tonnage canadien, nous sommes d'avis qu'il est impérieux que l'on adopte un régime dérogatoire qui permette de répondre rapidement et efficacement aux besoins de notre secteur. Dans notre domaine, les décisions doivent être prises rapidement. Si vous avez un projet pétrolier en cours, cela représente d'importants investissements. Si la continuité d'un projet dépend du fonctionnement ininterrompu de certaines pièces d'équipement, vous devez pouvoir compter sur un système de dérogation et une procédure gouvernementale aptes à réagir rapidement aux diverses situations. Attendre la vérification d'allégations qui ne sont pas fondées ou qui peuvent occasionner des retards risque de mettre en péril une telle opération.

Nous sommes contents de voir que le projet de loi C-33 a été ressuscité après le sort qu'il a connu à la Chambre des communes la dernière fois, et qu'on en a retranché les dispositions concernant la période d'attente car, à notre avis, l'ONTC va déjà en profondeur lorsqu'il examine les demandes et que, souvent, la procédure suivie est déjà bien assez longue. S'il devait y avoir une période d'attente supplémentaire, notre secteur d'activité et ceux qui l'exploitent en seraient paralysés.

Je crois savoir que l'enjeu du débat qui a eu lieu à la Chambre avait à voir avec la suppression du système de dérogation et l'attribution aux seuls navires canadiens du droit de s'adonner au cabotage. Par la suite, on aurait proposé de réintroduire une période d'attente de 14 jours et d'obliger les navires étrangers autorisés à naviguer sous le régime de la dérogation à ne compter que des marins canadiens dans leur équipage.

Je ne crois pas devoir m'attarder au premier de ces points puisque, me semble-t-il, le point clé sur lequel vous discutez a principalement trait à l'imposition d'une période d'attente et, dans un deuxième moment, à la question des équipages étrangers des bateaux étrangers travaillant au Canada.

À notre avis, une période d'attente obligatoire de 14 jours ne pourrait qu'alourdir davantage l'emploi du temps de l'ONTC et rendre la procédure encore plus restrictive. Nous croyons au contraire que celle-ci devrait être non discriminatoire et adaptée à la situation. L'ONTC et les autres organes gouvernementaux qui président aux destinées de ce secteur devraient connaître le tonnage réel disponible sur le marché canadien. Ils devraient être capables d'analyser rapidement la



[Text]

difficult a task without putting an arbitrary, artificial encumbering waiting period on top of the system.

We have to be responsive. We are a supplier of services. We have to respond to the end user. If he says he needs a certain type of vessel to do a specific job, we have to be able to provide that service. Sometimes, due to the nature of the situation, that type of tonnage which is capable of doing that job cannot be Canadian tonnage. It has to be foreign. Therefore, we have to go beyond our borders and bring in vessels that are foreign registry to do work.

In our case we could have a Canadian crew. It is in our interest to do that. It is what we have to do. In terms of the immigration policy, if you are going to work for any period of time, you have to have a succession process. There has to be a plan. You have to advertise, et cetera, in order to maintain any kind of foreign people on board, and you have to show that there is not a Canadian that can do that specific job.

So as far as a waiting period stipulated in the bill, we think there should be a streamlined, effective process in place with knowledgeable people who can make the types of decisions needed on a timely basis, that meet the terms of the legislation and the regulations.

If you go back in time as far as the waiver system which is in place, back in the earlier '80s in our sector, there were up to 45 vessels working in the offshore. You had different categories of vessels. You had Canadian vessels; you had Canadian duty-paid vessels; you had Canadian non-duty paid vessels; you had grandfathered vessels; you had British vessels; you had foreign vessels.

The NTA or its predecessor could review an application, knew where the tonnage was, knew the rules, and within an afternoon, could make a decision whether there was a suitable Canadian vessel available and ready to do that job. Under those conditions, if the process could be responsive, it can be responsive today.

Moving onto the last question of Canadian crews on foreign vessels, we believe that is the way it should be. All of vessels operated by us have Canadian crews. This is Secunda Marine. However, there are situations where you have in the construc-

[Traduction]

situation afin de déterminer si, à un moment donné, il existe un tonnage adapté disponible au Canada. Cela n'est certainement pas une tâche si difficile à accomplir sans l'ajout d'une période d'attente arbitraire à une procédure déjà suffisamment lourde.

Nous devons nous adapter. Nous sommes un fournisseur de services qui doit s'adapter aux besoins de ceux qui nous emploient. S'ils nous disent qu'ils ont besoin d'un certain type de navire pour effectuer un travail donné, nous devons être en mesure de leur fournir ce bateau. Parfois, vu les circonstances, il n'y a au Canada aucun navire de ce type qui soit disponible. Nous devons donc nous adresser à l'étranger. Par conséquent, nous devons aller au-delà de nos frontières et offrir à des navires immatriculés à l'étranger la possibilité de faire le travail.

En ce qui nous concerne, nous pourrions avoir un équipage canadien. Il en va de notre intérêt à nous de le faire. C'est également ce qu'on nous oblige à faire. En ce qui concerne la politique de l'immigration, si nous entreprenons des travaux plus ou moins intensifs, nous devons avoir un régime de suivi, un plan de relève. Nous devons recruter, etc. si nous voulons nous assurer un tant soit peu de la présence d'éléments étrangers au sein de nos équipages, et ce, après avoir démontré que, pour le poste considéré, aucun Canadien ne pouvait faire l'affaire.

Ainsi, en ce qui concerne la période d'attente envisagée dans le projet de loi, nous pensons qu'il devrait plutôt y avoir un processus intégré où des gens parfaitement au courant des conditions du marché ainsi que des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, seraient aptes à rendre des décisions efficaces et éclairées.

À l'époque où le système de dérogation actuellement en vigueur a été instauré, soit au début des années quatre-vingt, il y a eu jusqu'à 45 navires gravitant autour de l'industrie offshore. Cela représentait diverses catégories de navires. Il y avait des navires canadiens, des navires canadiens dédouanés, des navires canadiens non dédouanés, des navires jouissant de régimes spéciaux, des navires britanniques, des navires étrangers.

L'ONTC, ou l'administration qui l'a précédé, lorsqu'elle étudiait une demande, savait quelles étaient les disponibilités, savait également quelles étaient les règles et, dans l'espace d'une demi-journée, pouvait déterminer s'il y avait ou non un navire canadien adapté et disponible pouvant faire le travail. Si, dans de telles conditions, le système a pu faire montre de la souplesse nécessaire, il peut sans doute le faire encore aujourd'hui.

En ce qui concerne le dernier point, à savoir l'embauche d'équipages canadiens sur les bateaux étrangers, nous croyons que nous devons effectivement procéder de cette façon. Tous les navires que nous utilisons sont dotés d'équipages cana-

[Text]

tion phase of an oil production project, specific specialized types of equipment. There may be one of a kind, some incredibly huge heavy lift barge needed to build the platforms that are out in the production scheme. You can't just pluck somebody out of thin air and put them on board that vessel and expect them to operate effectively, safely, efficiently. There are jobs that can be on those vessels that can be filled by Canadians. Wherever, that is possible, that should be done. The immigration process takes care of that.

However, it would be unwise to have a blanket rule that said that if a foreign vessel is in Canadian waters, that you have to have Canadian crews. You would impede the production of oil and the development of oil projects on the east coast of Canada and elsewhere in Canada.

From our standpoint, the question of foreign crews and crewmen on vessels while in Canadian waters should be left where it is supposed to be, with the immigration department. Transport should not be regulating such matters. Leave it with the people who have the processes in place, the advertising systems, the review, the knowledge of skilled work forces, et cetera.

The process should be maintained without a restrictive application period. The test which is utilized should be clear and defined, and people should know the rules of the game. The test is essentially; a Canadian ship which is suitable and available.

When you bring a foreign vessel in, the NTA goes out to the marine world in Canada and makes a determination as to whether the vessel that is being brought in that is a foreign vessel, whether there is a Canadian ship suitable and available to do the job. The definition of a "Canadian ship" under the Canada shipping act is clear. It has to be registered here in Canada, and it has to have the maple leaf on the stern. If it is not registered in Canada, then surely that type of vessel or an operator with vessels that do not meet that criteria, should not be able to—

**Senator Buchanan:** Let me ask you a question just off—

**Mr. MacLeod:** Sure.

[Traduction]

diens. C'est ainsi que, à Secunda Marine, nous procédons. Toutefois, il y a des situations où, pendant la phase de construction d'un projet de forage pétrolier, par exemple, divers types d'équipements spéciaux doivent être employés en même temps. Certains, tels les grues maritimes géantes nécessaires à l'érection des plates-formes de forage, sont uniques en leur genre et on peut difficilement, au pied levé, affecter à leur maniement des gens sans formation particulière et espérer qu'ils pourront faire un travail efficace et sans danger. Il y a cependant sur ces navires des tâches qui peuvent être accomplies par des marins Canadiens et, chaque fois que cela est possible, celles-ci devraient leur être confiées. Tout cela relève de la politique de l'immigration.

Toutefois, il ne serait pas sage de décréter à priori que, lorsqu'un navire étranger est dans les eaux canadiennes, il faut qu'il soit doté d'un équipage canadien. Si cela était, la production pétrolière et la réalisation de projets d'exploration pétrolière sur la côte est et ailleurs au Canada en seraient grandement gênées.

À notre avis, le soin de régler la question des équipages étrangers sur les bateaux étrangers pendant qu'ils sont dans les eaux canadiennes devrait être laissé à l'autorité dont cette question relève légitimement, à savoir l'Immigration. Le ministère des Transports ne devrait pas avoir à légiférer sur de telles questions. Celles-ci seront mieux réglées si on en laisse le soin à ceux qui disposent du dispositif administratif, des outils publicitaires, des capacités de suivi, du personnel d'encadrement et autres moyens appropriés.

Les choses devraient donc continuer de se dérouler comme elles le font jusqu'à maintenant sans délai de carence restrictif. Les critères de décision appliqués devraient être clairement définis et les règles du jeu devraient être connues de tout le monde. Ces critères devraient se réduire essentiellement à un seul: la disponibilité d'un navire canadien adapté aux besoins.

Lorsque vous envisagez de faire venir un navire étranger pour effectuer un travail, l'ONTC devrait se tourner vers les milieux canadiens de la marine et leur demander s'il y a à ce moment-là un navire canadien approprié qui pourrait faire l'affaire. La définition de «navire canadien» contenue dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* est claire. Il doit s'agir d'un navire immatriculé au Canada, et celui-ci doit porter l'emblème de la feuille d'érable peint sur la poupe. Le navire qui n'est pas immatriculé au Canada, ou l'exploitant qui recourt à des navires qui ne satisfont pas à ce critère, ne devrait pas pouvoir—

**Le sénateur Buchanan:** Permettez-moi de vous poser une question, juste comme ça—

**M. MacLeod:** Faites.



[Text]

**Senator Buchanan:** How could a foreign organization or company raise an objection if they did not own a Canadian vessel?

**Mr. MacLeod:** That is the question we asked.

There is a process in place whereby you have to be a Canadian resident to make an objection. Lasmo needed a specific type of vessel, a high capacity bulk carrier, which was different from the vessel which we had employed at the job, so we made an application to bring this in.

**Senator Forrestall:** That is in front of the courts, I think.

**Mr. MacLeod:** I beg your pardon.

**Senator Forrestall:** I think this general question is in front of the courts. I'm not sure we should get into it.

**Mr. MacLeod:** Oh, is it?

Well, I think the story is quite interesting if people would like to hear it.

**Senator Buchanan:** Yes.

**Mr. MacLeod:** The story goes—

**Senator Forrestall:** I withdraw my comment.

**Mr. MacLeod:** We made an application to bring in a foreign vessel to meet the specific job because Lasmo needed to move some heavy components from Mulgrave, then from Halifax out to the location. We were able to take the vessel which was crewed with Canadian crews on board and find other work, so those people remained employed. The vessel came in, we were intending on crewing it with our Canadian seamen to put it to work. An objection was levied by a lawyer in Toronto on behalf of a privately held, very large Danish conglomerate. They said, "We have some vessels that we think could be considered here."

In our business, you need to know where the ships are and who owns them. We knew for certain that there were no Canadian vessels available to do that particular job. Some of the vessels that they thought could oppose us, we had tried to charter, and they would not charter them to us. We made our application. They objected. We sent letters back and forth to the NTA and about the—

**Senator Buchanan:** How could a Danish-owned company lodge an objection?

[Traduction]

**Le sénateur Buchanan:** Comment un armateur ou un syndicat maritime étranger qui ne possède pas de bateau canadien pourrait-il s'objecter à quoi que ce soit?

**M. MacLeod:** C'est précisément là la question que nous avons posée.

Aux termes de la législation actuelle, vous devez être résident canadien pour pouvoir faire objection. Lasmo, par exemple, avait besoin d'un type de navire spécial, un vraquier de très fort tonnage, ce qui était différent du type de navire que nous avions employé jusque-là, alors nous avons demandé une dérogation.

**Le sénateur Forrestall:** Cette question est en instance devant les tribunaux, je crois.

**M. MacLeod:** Je vous demande pardon?

**Le sénateur Forrestall:** Je crois que cette question d'ordre général est en instance devant les tribunaux, non? Je ne suis pas certain que nous devrions nous y arrêter.

**M. MacLeod:** Ah bon?

Pourtant, je crois que l'histoire serait intéressante pour quiconque voudrait l'entendre.

**Le sénateur Buchanan:** En effet.

**M. MacLeod:** Les choses se sont passées—

**Le sénateur Forrestall:** Je retire ma remarque.

**M. MacLeod:** Nous avons demandé une dérogation pour faire venir de l'étranger un navire capable, comme le souhaitait la Lasmo, de transporter des composants particulièrement pondéreux de Mulgrave à Halifax, puis au site de forage. Nous voulions mettre ce navire doté d'un équipage canadien en service pour exécuter ce travail, puis trouver d'autres commandes pour que cet équipage puisse continuer de travailler. Le navire est arrivé et, alors que nous nous apprêtions à le doter d'un équipage canadien, un avocat de Toronto a fait objection au nom d'un très gros conglomerat d'intérêts privés danois en disant: «Nous avons des navires qui sont adaptés et que, selon nous, vous devriez envisager d'utiliser.»

Dans notre profession, il est essentiel de savoir qui possède des bateaux et ce à quoi ceux-ci sont utilisés. Nous savions de source sûre qu'il n'existait alors aucun navire canadien susceptible de se prêter à ce genre de travail. En ce qui concerne certains des navires qu'ils prétendaient pouvoir nous opposer, nous avions précédemment fait des demandes d'affrètement, mais ils les avaient refusées. Nous avons donc demandé une dérogation, et c'est alors qu'ils ont fait objection. Il s'en est suivi un laborieux échange de lettres avec l'ONTC et vers le—

**Le sénateur Buchanan:** Comment une compagnie maritime danoise pouvait-elle faire objection?

[Text]

**Mr. MacLeod:** Through a Canadian lawyer who was their solicitor here in Canada.

**Senator Buchanan:** Incredible, okay.

**The Chairman:** Are you almost ready to—?

**Mr. MacLeod:** Yes.

So that shows you how a regime which is in place to protect Canadian shipowners can be used by a foreign company without any Canadian registered ships in Canada, not registered in Canada. The ships were on charter in the North Sea at the time. They were not available, but because the NTA is so concerned about being conservative and watching the situation to make sure they don't make an error on any particular move they made, our vessel was kept waiting for two weeks pending a decision and sailors, Canadian seamen, could have been utilized and been working for that two weeks. We had to continue paying the charter hire, and the schedule for Lasmo was knocked off two weeks, on a path that could be critical in an operation.

That is the position with respect to the two items being debated and our general comments and observations on the coastal trading situation in Canada.

**The Chairman:** Thank you very much, Mr. MacLeod.

You wanted a waiver system that was effective and responsive to the industry, where you could respond quickly. You didn't want something that was going to hamper your operations.

**Mr. MacLeod:** Yes.

**The Chairman:** What specifically in relation to C-33 did you want by way of the waiver? What is your recommendation? What are you saying?

**Mr. MacLeod:** The existing legislation as it stands, without restriction is acceptable and suitable.

The point that we would be opposed to would be the reintroduction of some kind of an arbitrary waiting period of fourteen days or thirty days, or whatever is being proposed or discussed.

**The Chairman:** Some existing legislation is acceptable? Senator Graham?

**Senator Graham:** You talked about the downturn in the last seven years because of the lack of activity. While this may not be germane to the bill, could you indicate to us if you see in the offing any upturn?

[Traduction]

**M. MacLeod:** Par l'entremise d'un avocat canadien qui était leur représentant ici au Canada.

**Le sénateur Buchanan:** Absolument incroyable!

**Le président:** Êtes-vous bientôt prêt à—

**M. MacLeod:** Oui.

Alors, cela vous montre comment un régime qui a été instauré dans le but de protéger les propriétaires de navires canadiens peut être utilisé à son profit par une compagnie étrangère qui n'est pas immatriculée au Canada et qui ne possède aucun navire immatriculé au Canada. Ses navires étaient en service dans la Mer du Nord à ce moment-là et n'étaient donc pas disponibles, mais, étant donné que l'ONTC endosse une attitude conservatrice et qu'elle préfère laisser aller les choses comme elles vont plutôt que de risquer de commettre une erreur en prenant quelque décision que ce soit, notre bateau a été immobilisé pendant deux semaines et son équipage constitué de marins canadiens a été privé de travail pendant tout ce temps. Pour notre part, nous avons dû continuer de défrayer l'affrètement tout en obligeant la Lasmo à absorber deux semaines de battement qui auraient pu être catastrophiques à cette période-là de l'opération.

Voilà notre position sur les deux points dont le comité est saisi et, en même temps, le point de vue général qui est le nôtre en ce qui concerne l'industrie du cabotage au Canada.

**Le président:** Monsieur MacLeod, je vous remercie.

Vous souhaitez un système de dérogation qui soit efficace, adapté aux besoins des exploitants et qui leur permette de se retourner rapidement. Vous ne voulez pas d'un système qui risquerait de paralyser vos opérations.

**M. MacLeod:** C'est exact.

**Le président:** Qu'est-ce qui, eu égard aux dispositions du projet de loi C-33, vous semblerait convenir comme procédure de dérogation? Quelles sont vos recommandations? Que voulez-vous?

**M. MacLeod:** La situation législative actuelle, sans restriction aucune, nous paraît acceptable et adaptée.

La chose à laquelle nous nous opposerions serait la réintroduction d'une espèce de délai de carence arbitraire de quatorze ou de trente jours, ou à toute autre restriction proposée ou envisagée.

**Le président:** Une partie de la législation actuelle vous semble donc acceptable? Sénateur Graham?

**Le sénateur B. Alasdair Graham:** Vous avez dit qu'il y avait eu un ralentissement au cours des sept dernières années par manque d'activité. Bien que cela n'ait pas de rapport immédiat avec le projet de loi, pourriez-vous nous dire si vous voyez dans l'activité offshore quelque avenir?



[Text]

**Mr. MacLeod:** Cautiously optimistic, in typical Nova Scotia fashion. With the Lasmo project, they have made a huge investment in getting this project going. They have already found another field, the Balmoral field, which will extend the life of the project there. I think that Lasmo has made a commitment to developing the marginal fields off of Nova Scotia, so they may be here for a very long time.

We also hear grumblings about the gas, people getting excited about the gas. It is starting slowly. You'll have to wait and see what's happening with Hibernia, whether further investment to reactivate Hibernia can be found.

**Senator Graham:** How many employees would be employed in companies or organizations such as yours?

**Mr. MacLeod:** Secunda Marine has between one hundred and two hundred seamen, sailors, and officers depending on the level of activity. Directly related to Lasmo, something in the vicinity of one hundred.

**Senator Graham:** How many times in the run of the year would a 14-day waiver period be troublesome to you?

**Mr. MacLeod:** It is the principle. It is the idea of putting another impediment in the system.

**Senator Graham:** Could you give us examples in the last year or two where that has been a difficulty?

**Mr. MacLeod:** Twice in the last year.

**Senator Graham:** Twice?

**Mr. MacLeod:** Yes.

**Senator Graham:** In this year of 1992?

**Mr. MacLeod:** That is right. It is important to realize the dollars and the magnitude of financial commitment. If you have a vessel sitting around for 14 days, on a day rate which can be very high, that can cost a company a great deal of money.

**Senator Graham:** You say it is difficult to find Canadian vessels. I don't find that in your text, but that is what you said.

**Mr. MacLeod:** Yes.

**Senator Graham:** On page four, you don't have enough flag ships in Canada. On page two you say in another five the ten years, it would be virtually impossible to find Canadian vessels in order to meet the requirements of the coastal trading

[Traduction]

**M. MacLeod:** Je nourris un optimisme prudent, à la façon typique des Néo-Écossais. Pour la poursuite de ce projet, la Lasmo a fait d'importants investissements qui ont donné lieu à la découverte d'un autre champ, le Balmoral, ce qui devrait assurer une longévité plus longue au projet. Je crois que la Lasmo s'est également engagée dans l'exploitation de champs de moindre importance au large des côtes de la Nouvelle-Écosse, ce qui devrait assurer sa présence pour un bon bout de temps dans la région.

Nous avons également des échos de gisements de gaz qui semblent susciter de l'intérêt. Cela démarre lentement. Il faut d'abord voir ce que deviendra le projet Hibernia, et savoir s'il sera possible de trouver de nouveaux investissements pour le réactiver.

**Le sénateur Graham:** Combien y aurait-il, selon vous, d'employés dans des compagnies ou des organisations comme la vôtre?

**M. MacLeod:** Secunda Marine emploie de cent à deux cents marins, mariniers et officiers selon le niveau d'activité. Rien que pour les activités de la Laslo, nous employons près de 100 personnes.

**Le sénateur Graham:** Combien de fois dans le courant d'une année est-ce qu'un délai de carence de 14 jours pourrait vous poser un problème?

**M. MacLeod:** C'est le principe. C'est l'idée d'ajouter encore à la lourdeur du système.

**Le sénateur Graham:** Pourriez-vous nous donner des exemples de situations qui se seraient présentées au cours des douze, dix-huit ou vingt-quatre derniers mois et qui vous auraient gênés?

**M. MacLeod:** Deux fois cette année.

**Le sénateur Graham:** Deux fois?

**M. MacLeod:** Oui.

**Le sénateur Graham:** En 1992?

**M. MacLeod:** Exact. Il est important de se rendre compte de la lourdeur réelle des engagements financiers auxquels de tels projets donnent lieu. Si vous devez maintenir un bateau au mouillage pendant deux semaines, compte tenu des taux d'affrètement quotidiens, cela peut représenter des frais importants pour une entreprise.

**Le sénateur Graham:** Vous dites qu'il est difficile de trouver des navires canadiens. Cela n'est pas indiqué dans votre document, mais c'est ce que vous avez dit.

**M. MacLeod:** En effet.

**Le sénateur Graham:** À la page quatre, vous dites qu'il n'y a pas suffisamment de navires amiraux canadiens. À la page deux, vous dites que, d'ici cinq à dix ans, il sera pratiquement impossible de trouver des navires canadiens pour

[Text]

legislation. Does the existing legislation encourage or harm our shipbuilding industry?

**Mr. MacLeod:** I believe the intent of the legislation is to support the shipbuilding industry. However, in reality it probably hurts it because the more ships you have in Canada trading, operating, the more repairs, the more refits. If you bring a foreign vessel in, you have to Canadianize it to bring it up to Coast Guard regulations, it is a very expensive process. The more vessels you have operating in Canadian waters, the more business you create.

**Senator Graham:** Well, you are not concerned that jobs for Canadians are being lost and are at risk because of your incentive now in place to use foreign flag vessels? How do you equate your particular problem with the problem that is perceived by others in the industry?

**Mr. MacLeod:** If you look at the shipbuilding industry, you would probably be hard pressed to find many shipyards building vessels other than on the basis of contracts generated by government. I know of one example in Halifax Industries where the private sector is building one tug. If you have more vessels operated in Canada under the Canadian flag, having to meet the Canadian crew regulations and so on, you are going to have more activity in the shipyards.

The last major burst of energy in our sector in the building and construction of vessels, a lot of it was generated by the PIP programs where you can get ninety-seven cent dollars to build ships. A lot of the vessels were built as a result.

**Senator Graham:** So you are in favour of the PIP program?

**Mr. MacLeod:** I was not involved in the industry then.

**Senator Graham:** There were all kinds of people, just as a footnote, who opposed the PIP program after they had taken full advantage of it.

**Mr. MacLeod:** Absolutely.

**Senator Graham:** I'm interested in your conclusion, in your second alternative, to provide the same treatment of foreign built supply vessels in coastal trading in support of the offshore sector as is given to fishing vessels. You are talking

[Traduction]

satisfaire aux exigences de la législation sur le cabotage. Est-ce que la législation actuelle encourage ou dessert l'industrie de la construction navale canadienne?

**M. MacLeod:** Je crois que, en principe, celle-ci vise à aider l'industrie de la construction navale canadienne. Mais, en réalité, elle la dessert probablement car plus il y a de navires, d'affrètements et d'expéditions et plus il y a de réparations et modifications à effectuer par les chantiers navals. Si vous amenez un navire étranger dans nos eaux, vous devez d'abord y apporter des transformations pour l'adapter aux exigences de la Garde côtière canadienne, ce qui est une opération très coûteuse. Ainsi, plus les navires croisant dans les eaux canadiennes sont nombreux et plus est important le volume d'activité qu'ils entraînent dans leur sillage.

**Le sénateur Graham:** Alors donc, vous ne craignez pas que cette nouvelle mesure favorisant l'utilisation de navires battant pavillon étranger fasse perdre ou mette en péril les emplois de certains Canadiens? Comment le problème que vous ressentez et celui que ressentent d'autres groupes d'intérêts du même secteur d'activité que le vôtre s'articulent-ils?

**M. MacLeod:** Si vous prenez l'industrie de la construction navale, vous auriez probablement beaucoup de difficulté à trouver des commandes de construction de navires autres que celles qui émanent du gouvernement. Je ne connais qu'un exemple, et c'est celui d'un remorqueur été commandé auprès de la Halifax Industries. Si vous avez plus de navires tenus de naviguer dans les eaux canadiennes en battant pavillon canadien et en respectant les exigences relatives à la composition des équipages, etc., l'activité des chantiers navals en bénéficiera.

La dernière pointe majeure d'activité dans l'industrie canadienne de la construction navale remonte en grande partie à l'époque du PESP, lequel finançait à 97 p. 100 la construction des navires nécessaires. Beaucoup de navires ont été construits à ce moment-là.

**Le sénateur Graham:** Alors vous êtes en faveur de ce programme?

**M. MacLeod:** Je ne travaillais pas dans le secteur à ce moment-là.

**Le sénateur Graham:** Pour ouvrir brièvement une parenthèse, on se rappellera que des gens de tous horizons ont critiqué le PESP après en avoir largement bénéficié.

**M. MacLeod:** Tout à fait.

**Le sénateur Graham:** Ce qui m'intéresse dans votre conclusion, c'est ce second membre de l'alternative où vous suggérez d'accorder aux navires d'approvisionnement construits à l'étranger le même traitement en matière de cabotage au profit



[Text]

about an exemption from the payment of duty and the ability to coastal trade in Canadian waters.

What kind of consultation did you have with the government? Were you consulted or what kind of representations did you make in support of this alternative because, as Senator Forrestall can tell us better than anyone in this room or perhaps most on Parliament Hill, this stuff has been around for a long time.

**Mr. MacLeod:** Probably just bitterly complained to ourselves about the fact that that fishing vessels could come in and receive preferential treatment. We were so busy getting on with our lives and running a business, that we didn't have the time to lobby effectively. Probably the fishing companies had a very good lobby. To answer your question directly, the first time that we really took an active role in this process was with the House of Commons committee.

**Senator Graham:** Thank you.

**The Chairman:** Senator Stewart and then Senator Forrestall, please.

**Senator Stewart:** Do you know if there was any special rationale for the exemption for fishing vessels over one hundred feet which did not apply in the case of the kinds of vessels that your company uses.

**Mr. MacLeod:** They would be somewhat parallel because I suspect the rationale for allowing the fishing vessels to come in was that they would generate employment and activity and support the companies that are in the fishing business and support the fish plants, et cetera. The expenses would be very high to have the vessels built in Canada. I'm only surmising. The analogy would be the same for us, that it is a very expensive business to build ships in Canada. As a result, if you can bring in vessels without being penalized with the 25 per cent duty, and then employ Canadians on board those vessels, you are going to create employment and provide lower costs to the end user.

**Senator Buchanan:** The problem, and I know this because we got very deeply involved with five trawlers from National Sea years ago. They wanted to build in Halifax. The provincial government at the time provided some guarantees and found out that vessels over one hundred feet are very expensive to build. These five vessels really didn't come in on the amount of money that we thought they would. The government had to pay some money. Most of the fishing vessels built

[Traduction]

de l'industrie offshore que celui qui est accordé aux navires de pêche. Vous proposez donc qu'ils soient exonérés des droits et autorisés à s'adonner au cabotage dans les eaux canadiennes.

Avez-vous eu des échanges avec le gouvernement de quelque façon que ce soit à ce sujet? Vous a-t-il lui-même consulté et, dans l'affirmative, quels arguments avez-vous invoqués à l'appui de cette position? Car, comme le sénateur Forrestall, mieux que quiconque dans cette chambre, voire sur toute la Colline parlementaire, peut vous le dire, cela fait longtemps qu'on parle de ces choses.

**M. MacLeod:** Probablement juste plaints amèrement du fait que les navires de pêche n'avaient qu'à venir pour recevoir un traitement de faveur. Pour le reste, nous avions tellement à faire avec nos propres activités que nous n'avons guère eu le temps de mener un lobby efficace. Les exploitants de navires de pêche, en revanche, y consacrent probablement beaucoup plus de temps. Mais, pour répondre directement à votre question, je dirai que la première fois que nous avons vraiment joué un rôle actif dans le processus, c'était lorsque nous sommes passés devant le comité de la Chambre des communes.

**Le sénateur Graham:** Je vous remercie.

**Le président:** Le sénateur Stewart, puis le sénateur Forrestall, s'il vous plaît.

**Le sénateur Stewart:** Savez-vous s'il y avait une raison spéciale pour que l'on accorde une dérogation aux navires de pêche de plus de cent pieds alors que celle-ci ne s'appliquait pas aux type de navires que votre compagnie utilise?

**M. MacLeod:** Les trajectoires seraient relativement parallèles car je soupçonne que l'on a laissé venir les navires de pêche parce qu'on estimait qu'ils créeraient des emplois et des débouchés et qu'ils prêteraient main forte aux compagnies exploitantes de pêcheries, aux usines de transformation du poisson, etc. Cela coûterait très cher de faire construire de tels navires au Canada. Je ne fais que présumer. Ce serait la même chose pour nous, c'est-à-dire que cela coûterait très cher de faire construire nos bateaux au Canada. Ainsi, s'il était possible de faire venir des navires étrangers sans devoir acquitter les droits de 25 p. 100, puis de faire travailler des marins canadiens à bord de ces navires, nous créerions de l'emploi et permettrions aux usagers d'économiser sur les frais.

**Le sénateur Buchanan:** Le problème, et je sais que c'en est un parce que, il y a quelques années, nous en avons fait intimement l'expérience à propos de cinq chalutiers de la National Sea. Le gouvernement provincial du temps, après avoir fourni certaines garanties, avait réalisé que la construction de navires de plus de cent pieds de long coûtait très cher. Ainsi, ces cinq chalutiers dont je viens de parler ont vraiment coûté beaucoup plus cher que nous pensions. Le gouverne-

[Text]

in Nova Scotia and New Brunswick yards are under one hundred feet. They are normally anywhere from 45 to 75 feet.

When you get to 100 feet, you would not find too many yards that will build them competitively. That is why the ones over one 100 feet can be built elsewhere and brought in. The other thing is that, over the last dozen years, at the height of the offshore Nova Scotia, I have not heard of any Canadian yard that could build the kind of vessel that you require. They can build them, but the cost is much higher than the foreign yard.

**Mr. MacLeod:** Yes, that is correct. A lot European countries have a very generous subsidy program. That vessel I have shown you in the picture was built in Marystown, back in the PIP days. It is a Canadian built, Canadian registered vessel.

**Senator Stewart:** Let us stay with the fishing vessels for a moment. I guess the question we have had from the witness and from Senator Buchanan is that in the case of these longer fishing vessels, it has been found desirable to have them built in foreign yards because, A, they would be extremely expensive to build in Canadian yards; and B, the availability of these vessels has meant employment on the vessels and in Canadian fishing plants. I see Senator Buchanan agreeing.

Does the witness see any distinction between the economic argument that flies in the case of fishing vessels compared to the type of vessel used by his company?

**Mr. MacLeod:** I think they are parallel. There always is a sense that when you are talking about the oil industry, that there is gobs of money and that they can afford to pay the higher price as opposed to the fishing industry.

**Senator Stewart:** We will move away from fishing vessels. You say it is cheaper to have a vessel built with subsidies in the foreign yard and pay the duty on a vessel.

**Mr. MacLeod:** That is right.

**Senator Stewart:** Are you making that as a blanket statement or are you talking specifically about the type of craft you use?

[Traduction]

ment a donc dû fournir une allonge. La plupart des navires de pêche construits dans les chantiers navals de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick ont moins de cent pieds de long. D'une façon générale, ils font entre 45 et 75 pieds de longueur.

Lorsque vous parlez de navires mesurant autour de cent pieds, vous ne trouverez plus guère de chantiers navals qui soient en mesure de les construire à prix compétitif. C'est pourquoi il est plus économique de faire venir au Canada des navires de cette dimension qui ont été construits ailleurs. Une autre chose, c'est que, depuis une douzaine d'années, vu la hauteur des fonds au large des côtes de la Nouvelle-Écosse, je n'ai guère entendu parler de chantier naval canadien qui pouvait construire le type de navire dont vous aviez besoin. Certes, ils pourraient les construire, mais cela coûterait beaucoup plus cher que de les faire construire à l'étranger.

**M. MacLeod:** Oui, c'est exact. Beaucoup de pays européens subventionnent généreusement ce secteur. Ce navire dont je vous ai montré la photo a été construit à Marystown, à l'époque du PESP. Il a été construit au Canada et est immatriculé au Canada.

**Le sénateur Stewart:** Pour résumer les propos du témoin et ceux du sénateur Buchanan sur la question des navires de pêche, je présume que nous pourrions dire que, dans le cas des navires de pêche de plus d'une certaine longueur, il s'est révélé préférable de les faire construire dans des chantiers navals étrangers a) parce qu'ils seraient extrêmement coûteux à construire dans les chantiers navals canadiens et b) parce que la disponibilité de tels navires pour nos activités de pêche nous a permis de créer des emplois et de venir en aide à nos usines de transformation de poisson. Je vois que le sénateur Buchanan acquiesce.

Est-ce que le témoin voit quelque différence dans cet argument de l'économie des coûts de construction lorsqu'il est appliqué à la construction de navires de pêche et lorsqu'il est appliqué à la construction du type de navires que sa compagnie utilise?

**M. MacLeod:** Je crois que son application est similaire dans les deux cas. Toutefois, on a souvent tendance à croire que lorsque vous parlez de l'industrie pétrolière, vous parlez d'exploitants riches qui peuvent payer leurs navires plus cher que ne peuvent le faire les gens de l'industrie de la pêche.

**Le sénateur Stewart:** Oubliant cette question des navires de pêche, vous dites que cela coûte moins cher d'importer en réglant les droits un navire construit dans des chantiers navals étrangers qui jouissent de subventions?

**M. MacLeod:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart:** Dites-vous cela comme une règle générale ou parlez-vous spécialement du type de bateaux que vous utilisez?



[Text]

**Mr. MacLeod:** I'm talking about the specific type of craft we use.

I suspect it is probably the same with respect to all commercial buildings elsewhere.

**Senator Stewart:** Yes, so you are saying that at least you are sure that this is true with regard to the type of vessels you use.

**Mr. MacLeod:** Yes.

**Senator Stewart:** Then would it be fair to say that given the relatively small market for the type that you use, it is almost inevitable that they are either not going to be built in Canada, or if they are going to be built in Canada, they are going to be extremely expensive.

**Mr. MacLeod:** Correct.

**Senator Stewart:** Yes. Consequently, you say that you must buy used vessels.

**Mr. MacLeod:** That is correct.

**Senator Stewart:** Okay. If that line of argument is correct, is there any reasonable argument for trying to require that your type of vessel be built in Canadian yard?

**Mr. MacLeod:** I guess the only reason that you would do that is for socio-economic reasons.

**Senator Stewart:** But you are saying it does not happen.

**Mr. MacLeod:** It does not happen now. Most of the vessels that are being built are for government contracts. That is keeping the shipbuilding industry alive.

Let us take Hibernia for example. You probably will have some vessels built in Marystown as a result of Hibernia, if it goes. They will give long-term charters which you can then take to the bank and finance. The cost will be commensurate with the revenues received as a result of the project going ahead and receiving the contract.

**Senator Buchanan:** Keeping in mind there is heavy, heavy federal government in Hibernia.

**Mr. MacLeod:** You are correct in the sense that the market is small. There are not vessels in our sector being built in Canada.

**Senator Stewart:** I think it is implied, but I want to make it explicit. You seem to be saying to us that even with the protection that is now afforded to Canadian yards, given the smallness of the market, that protection does not produce the intended result.

[Traduction]

**M. MacLeod:** Cela vaut spécialement pour le type de navires que nous utilisons.

Mais je soupçonne qu'il en soit probablement ainsi pour tous les navires commerciaux construits ailleurs.

**Le sénateur Stewart:** Oui. Donc, vous dites que vous êtes au moins sûr que cela est vrai pour le type de navires que vous utilisez?

**M. MacLeod:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Par conséquent, serait-il juste de dire que, étant donné le marché relativement réduit qui existe pour le type de navires que vous utilisez, il est presque inévitable que, ou ils ne sont pas construits au Canada, ou, s'ils le sont, ils coûtent excessivement cher?

**M. MacLeod:** Exact.

**Le sénateur Stewart:** Oui. Par conséquent, vous devez, selon vous, vous rabattre sur des navires usagés?

**M. MacLeod:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart:** Soit. Si je comprends bien votre raisonnement, il ne serait guère raisonnable d'exiger que les navires dont vous vous servez soient construits au Canada.

**M. MacLeod:** Je pense que la seule raison que l'on pourrait invoquer serait d'ordre socio-économique.

**Le sénateur Stewart:** Mais vous avez dit que cela ne se faisait pas.

**M. MacLeod:** Cela ne s'est pas fait jusqu'ici. La plupart des navires qui sont construits au Canada sont le fruit de commandes gouvernementales. C'est cela qui permet à l'industrie des chantiers navals de survivre.

Prenons l'exemple du projet Hibernia. Il y aura probablement certains navires qui auront été construits à Marystown dans le cadre de ce projet, s'il se poursuit. Ils accorderont des affrètements à long terme que vous pourrez financer auprès des banques. Le coût de ces affrètements sera proportionnel aux revenus assurés par l'obtention de contrats dans le cadre de la reprise du projet.

**Le sénateur Buchanan:** Il ne faut pas oublier qu'Hibernia est le fruit de très lourds investissements de la part du gouvernement fédéral.

**M. MacLeod:** Vous avez raison de dire que le marché est petit. Il n'y a pas de navires dans notre secteur qui soient construits au Canada.

**Le sénateur Stewart:** Je crois que cela était sous-entendu, mais je veux que cela soit dit explicitement. Vous semblez être en train de dire que, en dépit de la protection dont jouissent maintenant les chantiers navals canadiens, étant donné l'exiguité du marché, cette protection ne produit pas les effets escomptés?

[Text]

**Mr. MacLeod:** That is right.

**Senator Stewart:** I want that on the record.

**Mr. MacLeod:** Yes.

**Senator Stewart:** Thank you, Chairman.

**The Chairman:** Thank you, senator. Senator Forrestall, please.

**Senator Forrestall:** Mr. MacLeod seems to have some objection to anybody who suggests that the bill is slightly less than perfect.

He makes three points and he responds to them.

If I could refer him to page five, the lower part of that earlier submission, he made the following point.

One: "Only Canadian ships should be allowed to coastal trade."

Two: "Procedures concerning development of coasting licences should be tightened up and a thirty day waiting period prior to issuance of waivers should be introduced."

Three: "Stipulations that only Canadian labour should be allowed on foreign vessels when coastal trading."

I know Mr. MacLeod's familiarity with Lasmo and this particular situation. Can he square for the Committee how we can trade in Portland, Maine and call Portland, Maine a Canadian port which he apparently agrees with.

Could I start with two: "The placement of restrictions of the applications for waivers would unduly hamper the shipping industry. The waiver process must be unrestrictive so that industry can quickly respond to the needs of shippers and customers. The end user calls the shot with regard to the requirement of shipping services. Commerce is not predicable and sometimes circumstances cannot be foreseen."

On how many occasions have you not been able to foresee a situation? If you can tell me one or two, then let me ask you to draw down on your memory with respect to the existing act. It provides you with the full facility to pick up the phone and get a waiver.

How many times has Fred Smithers been faced with a situation overnight?

[Traduction]

**M. MacLeod:** C'est exact.

**Le sénateur Stewart:** Je veux que cela soit noté.

**M. MacLeod:** Certainement.

**Le sénateur Stewart:** Monsieur le président, je vous remercie.

**Le président:** Sénateur, je vous remercie. Sénateur Forrestall, c'est à vous.

**Le sénateur Forrestall:** M. MacLeod semble s'objecter à tout jugement qui donnerait à penser que le projet de loi n'est pas parfait.

Il a choisi trois points et y a répondu.

Si je puis me permettre, j'aimerais attirer son attention sur ce passage de la page cinq du document où il fait allusion à des arguments avancés dans de précédents mémoires, notamment les suivants:

1)«Le cabotage devrait être exclusivement réservé aux navires canadiens.»

2)«On devrait rendre encore plus rigoureuses les conditions d'attribution des licences de cabotage et instaurer un délai de carence de trente jours avant l'attribution d'une éventuelle dérogation.»

3)«Des dispositions devraient garantir que les navires étrangers ne peuvent employer que des équipages canadiens lorsqu'ils font du cabotage au Canada.»

J'aimerais d'abord rappeler ici le deuxième argument invoqué en guise de réponse:

«L'imposition de restrictions concernant les demandes de dérogation générerait indûment l'industrie du transport maritime dans son activité. Le processus dérogatoire doit être non restrictif de façon à ce que les affréteurs puissent répondre rapidement aux besoins des expéditeurs et des clients. Les besoins des usagers sont déterminants en ce qui concerne les services de transport maritime. Le commerce est une activité volatile et les conditions auxquels il est soumis peuvent parfois changer de façon imprévisible.»

Combien de fois, si je puis me permettre de vous le demander, n'avez-vous pas été en mesure de prévoir une situation? Si vous me dites une fois ou deux, alors laissez-moi vous demander de faire un petit effort de mémoire en ce qui concerne le cadre législatif actuel, car celui-ci vous offre toute possibilité de décrocher le téléphone et de demander une éventuelle dérogation.

Combien de fois Fred Smithers s'est-il retrouvé dans une situation où il devait aviser dans les 24 heures?



[Text]

**Mr. MacLeod:** You'll have to ask Mr. Smithers. I cannot answer that.

**Senator Forrestall:** Oh, you are speaking for the industry. Let me ask you, then, for the industry, Mr. MacLeod.

**Mr. MacLeod:** As far as my experience in the waiver process, it is not as simple as picking up the telephone and getting an approval.

**Senator Forrestall:** Yes, but you will admit that in the event of an emergency, that you can do that; is that correct?

**Mr. MacLeod:** I have not been faced with an emergency, so I am not sure.

**Senator Forrestall:** That is the answer: You are not sure?

**Mr. MacLeod:** That is right.

**Senator Forrestall:** Well, read the act.

Does it occur to you that the Act stipulates quite clearly? For example, decompression chamber.

**Mr. MacLeod:** Uh-huh.

**Senator Forrestall:** You can call one in. It does not matter where it is. Fly it in, do whatever you want. You do it and then get the waiver afterward. Are you aware of that? The provisions are there.

**Mr. MacLeod:** You have mentioned that to me before, but I have no personal knowledge about that. If that is the case, that is good.

**Senator Forrestall:** I am telling you it is part of the bill. The bill gives all the flexibility in the world, under special circumstances, to engage a non-Canadian vessel.

**Mr. MacLeod:** Where is that in the legislation?

**Senator Forrestall:** Read the damned thing.

**Mr. MacLeod:** No, I am not—

**Senator Forrestall:** You want to read it? You have not had time to read the bill?

**Mr. MacLeod:** No, just that point.

**Senator Forrestall:** In emergency, you can tap into anything.

You know that, Mr. MacLeod. It involves not only specialty ships, not only vessels for emergency purposes. It involves things like salvage.

[Traduction]

**M. MacLeod:** Vous devez le lui demander, car je ne puis répondre pour lui.

**Le sénateur Forrestall:** Bien sûr, vous parlez au nom du secteur. Alors, permettez-moi, monsieur MacLeod, de vous demander ce qu'il en est au niveau du secteur?

**M. MacLeod:** Si j'en crois mon expérience en ce qui concerne la procédure d'obtention des dérogations, ce n'est pas aussi simple que de demander une simple approbation par téléphone.

**Le sénateur Forrestall:** Certes, mais vous devrez admettre que, en cas d'urgence, c'est bien là ce que vous pouvez faire, n'est-ce pas?

**M. MacLeod:** Je n'ai encore jamais été dans une telle situation, alors je ne suis pas sûr.

**Le sénateur Forrestall:** «Je ne suis pas sûr.» C'est là votre réponse?

**M. MacLeod:** Oui, c'est cela.

**Le sénateur Forrestall:** Vous feriez bien de relire la loi.

Saviez-vous que celle-ci stipule clairement, par exemple, le recours à une chambre de décompression?

**M. MacLeod:** Euh!

**Le sénateur Forrestall:** Vous pouvez en faire venir une. Où qu'elle soit. Par avion ou autrement, c'est comme vous voulez. Vous prenez d'abord la mesure et vous occupez ensuite d'obtenir la dérogation. Saviez-vous cela? Ces dispositions-là existent.

**M. MacLeod:** Vous m'avez déjà dit cela auparavant, mais je n'ai aucune connaissance personnelle de ces choses. Si tel est le cas, c'est bien.

**Le sénateur Forrestall:** Je vous dis que cela fait partie de la loi. Celle-ci vous donne toute la latitude du monde, dans des circonstances particulières, pour utiliser un navire non canadien.

**M. MacLeod:** Où de telles dispositions se trouvent-elles dans la loi?

**Le sénateur Forrestall:** Lisez-la, parbleu!

**M. MacLeod:** Non, je n'ai—

**Le sénateur Forrestall:** Vous n'avez pas eu le temps de lire le projet de loi? Vous voulez le lire?

**M. MacLeod:** Non, ce point-là seulement.

**Le sénateur Forrestall:** En cas d'urgence, vous pouvez recourir à qui que ce soit.

Vous savez cela, n'est-ce pas, monsieur MacLeod? Cela ne vaut pas seulement pour les navires spéciaux ni pour les navires en cas d'urgence. Cela vaut également pour les opérations telles que les opérations de sauvetage.

[Text]

**Mr. MacLeod:** Yes, it does.

**Senator Forrestall:** Police pursuit, customs excise, all sorts of things.

The industry cannot argue selfishly. They cannot argue that tonight at five o'clock, they knew tomorrow morning at day-break they had a situation they had to deal with unless it was a true emergency, in which event the question does not rise. We are dealing with the coasting provisions. In the normal provision for servicing contracts with vessels, no company doing business doesn't know six months in advance what they need or three or four months.

I ask the witness if he would comment on that and comment on the fairness of the act as it now stands. That, in law, you can draw on any resource you need. It could be registered in Mars as far as I am concerned if it is an emergency, economic, human, or otherwise.

How can you say to this committee that which I quoted to you earlier; the industrial sector cannot tolerate a 14-day, not 30-day period? It is 14 days, and you will appreciate that, just having said it. Does that lead to 90 days, to sixty days, to thirty days or down to 14 days on the telephone?

Good God, how much do you want?

**Mr. MacLeod:** Well, what we are submitting is that we want the system to be responsive to the industry that it is regulating. Whenever you have a governmental process, where you have something fixed in stone, the civil servant making the day-to-day decisions, does not have the discretion to make those kinds of quick decisions. It has been my experience in this process, dealing with the NTA and the others involved in the process, that it always takes at least 14 days for the thing to work through the system. You add on another 14 days, and you are going to be bogging the system down, especially if there is no concern, no problem. Why cannot the system be responsive on a case-by-case basis to the situation without an arbitrary time period?

**Senator Forrestall:** I have said that. That is absolutely wide open.

**Mr. MacLeod:** We agree then.

**Senator Forrestall:** Well, do you agree to 14 days?

[Traduction]

**M. MacLeod:** Oui, en effet.

**Le sénateur Forrestall:** Les opérations policières, les poursuites des services de douane et d'accise, toutes sortes de choses.

Ceux que vous représentez ne doivent pas aborder la question égoïstement. Ils ne doivent pas, par exemple, prétendre qu'ils ont appris à 17 heures ce soir que, demain matin, ils ont une question urgente à régler, à moins qu'il ne s'agisse d'une authentique urgence, auquel cas, la question ne se pose même pas. Il s'agit ici des dispositions concernant le cabotage. Dans l'état normal des choses concernant les contrats de services que vos navires s'emploient à honorer, aucune entreprise qui oeuvre dans le secteur ne sait pas au moins six mois à l'avance, ou tout au moins trois ou quatre mois, ce dont elle a besoin.

J'aimerais que le témoin commente là-dessus ainsi que sur l'équité de la loi telle qu'elle existe à l'heure actuelle. C'est-à-dire sur le fait que celle-ci vous permet d'utiliser toutes les ressources dont vous disposez. Il pourrait s'agir d'un bateau immatriculé sur la planète mars en ce qui me concerne pourvu qu'il s'agisse d'une urgence d'ordre économique, humain ou autre.

Comment pouvez-vous soutenir devant ce comité les arguments que j'ai cités tout à l'heure, à savoir que le secteur ne peut tolérer un délai de grâce de 14 ou de 30 jours? Il s'agit en l'occurrence d'un délai de 14 jours et vous apprécieriez sans doute d'être tombé pile. S'agit-il d'un délai de 90 jours, de soixante jours ou de trente jours, ou seulement d'un délai de 14 jours après un simple coup de fil?

Nom de Dieu! Que vous faudrait-il?

**M. MacLeod:** Eh bien, ce que nous voulons, c'est que le système soit attentif aux besoins du secteur qu'il réglemente. Chaque fois que vous êtes en présence d'un processus gouvernemental qui s'appuie sur des règles inamovibles, le fonctionnaire qui est chargé de prendre quotidiennement les décisions n'a pas le pouvoir d'accélérer les choses même si cela est parfois nécessaire. Comme l'expérience me l'a appris, tant dans mes contacts avec l'ONTC qu'avec les autres administrations concernées, il faut toujours au moins deux semaines pour qu'une décision émane du système. Si vous ajoutez à cela un autre délai de 14 jours, vous allez détraquer le système, surtout s'il n'y a pas de préoccupation, pas de problème. Pourquoi le système ne pourrait-il pas répondre au cas par cas aux besoins qui lui sont soumis dans diverses situations sans qu'il soit nécessaire d'imposer des restrictions arbitraires?

**Le sénateur Forrestall:** J'ai expliqué cela. Le système est absolument ouvert.

**M. MacLeod:** Nous partageons le même avis, alors?

**Le sénateur Forrestall:** Eh bien, qu'en est-il du délai de 14 jours? Êtes-vous d'accord?



[Text]

**Mr. MacLeod:** No, I don't.

**Senator Forrestall:** I don't know what in the hell you are talking about.

Let us see if you people know what in the hell it is that you are talking about. You are familiar with the Lasmo operation. Let me ask you, given that all of the officers on that vessel are licensed officers, to the best of my knowledge, are non-Canadian and that vessel does have a license to operate; are you contending or suggesting that Canadian officers do not perform those duties? Do you know whether or not any advertisements were ever placed in the public media calling on Canadian offices to man those positions? If so, where were the ads placed? Perhaps you could tell me why a non-Canadian registered vessel with a waiver, has permission to operate between a quasi-Canadian port and offshore terminal and Portland, Maine so we cannot treat it as a voyage between Canadian ports. This is relatively important.

Are there no Canadians? Could not Canadians do that job?

**Mr. MacLeod:** I do not work for Lasmo, and I do not know what the—

**Senator Forrestall:** You do not know. That's what your answer is then, that you do not know.

**Mr. MacLeod:** I do know that Lasmo has created probably more marine jobs for Nova Scotians and Canadians on the east coast of Canada than any other single entity.

**Senator Buchanan:** I didn't hear that—

**Senator Forrestall:** Lasmo has created more jobs for Canadians; how many jobs?

**Mr. MacLeod:** Up to 125.

**Senator Forrestall:** The teaching industry in Halifax County took on more people than that last year. I do not know. It is a great industry and I wish them well.

What is wrong with the establishment of a registry? Would that not answer one of the concerns that you have?

**Mr. MacLeod:** I think that is a good idea. The NTA should have a process in place with all the Canadian vessels in existence.

**Senator Forrestall:** That we all know about—

**Mr. MacLeod:** Yes.

**Senator Forrestall:** —and is transparent?

**Mr. MacLeod:** Right.

[Traduction]

**M. MacLeod:** Non, je ne le suis pas.

**Le sénateur Forrestall:** Je me demande de quoi, diable, vous pouvez bien vouloir parler.

Voyons voir si vous le savez vous-mêmes. Vous connaissez la situation de la Lasmo. Dites-moi, étant donné que tous les officiers de ce navire sont des officiers licenciés, et que, pour autant que je sache, ce ne sont pas des Canadiens, et que le navire n'a pas de licence d'exploitation; prétenderiez-vous que les officiers canadiens ne sont pas aptes à accomplir les tâches concernées? Savez-vous si une quelconque offre d'emploi a été publiée dans les journaux afin de tenter de recruter des officiers canadiens pour occuper ces postes? Peut-être pourriez-vous m'expliquer comment il se fait qu'un navire étranger qui n'a pas obtenu de dérogation a la permission de naviguer entre un quasi port canadien et le terminal offshore et Portland, dans le l'état du Maine, de façon à ce qu'on ne puisse pas dire qu'il fait la navette entre deux ports canadiens? Cela est relativement important.

N'y a-t-il pas de Canadiens? Des Canadiens ne pourraient-ils pas faire le travail?

**M. MacLeod:** Je ne travaille pas pour le compte de la Lasmo et je ne sais pas ce que—

**Le sénateur Forrestall:** Vous ne savez pas. C'est ça votre réponse, que vous ne savez pas?

**M. MacLeod:** Ce que je sais en revanche, c'est que la Lasmo a probablement créé plus d'emplois dans le secteur maritime pour les gens de la Nouvelle-Écosse que n'importe quelle autre entreprise.

**Le sénateur Buchanan:** Je n'ai pas bien entendu—

**Le sénateur Forrestall:** Lasmo a créé plus d'emplois pour des Canadiens; combien d'emplois?

**M. MacLeod:** Jusqu'à cent vingt-cinq.

**Le sénateur Forrestall:** Le secteur de l'enseignement du comté de Halifax a absorbé plus de gens que cela l'année dernière. Je ne sais pas. C'est une grande industrie et je lui souhaite bonne chance.

Qu'y aurait-il de mal avec l'établissement d'un registre? Cela ne répondrait-il pas à l'une des préoccupations que vous avez?

**M. MacLeod:** Je crois que ce serait une bonne idée. L'ONTC devrait y porter le signalement de tous les navires canadiens qui existent.

**Le sénateur Forrestall:** Un registre dont nous connaîtrions tous l'existence—

**M. MacLeod:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** et qui serait transparent?

**M. MacLeod:** Exact.

[Text]

**Senator Forrestall:** They know—

**Mr. MacLeod:** I think that is a great idea.

**Senator Buchanan:** I know that last Lasmo situation pretty well. I was involved in it from the very beginning.

As I recall, some of the statistics we were given last Saturday, over 75 per cent of all of the people employed on the offshore, Lasmo, Panuke/Cohasset, rigs, vessels including yours, it averages over 75 to 80 per cent Canadian. Does that sound right?

**Mr. MacLeod:** It sounds correct. It may be higher, but the Nova Scotian is close to that.

**Senator Buchanan:** Yes. I think you are right. I think it may be even higher than 80 per cent.

One thing that is important to note. You talked a minute ago about offshore vessels being constructed in Canadian yards. You are probably right, if Hibernia goes ahead, some of those vessels could be built in Marystown and Halifax shipyards. One of the reasons is that Hibernia will have the benefit of over \$2.5 billion of Canadian taxpayers' money, either in outright grants or loans. It is important to note, that the Panuke/Cohasset does not involve one dollar in Canadian subsidies.

You have got to be careful when you say that maybe vessels can be built in Canada for Hibernia but not for the Panuke/Cohasset. The reason is quite obvious just. Panuke/Cohasset is a marginal project. There are no Canadian dollars involved in there as far as subsidies or loans are concerned. It is all private money or monies put in through Nova Scotia resources. There is a big difference between the two projects as far as having vessels built in Canadian shipyards. Right or wrong?

**Mr. MacLeod:** Correct, but—

**The Chairman:** Are there any questions from other senators?

**Senator Forrestall:** Yes, I have many. I appreciate senator Buchanan's comments and observations. I tend to agree with him in the sense, too. I do not think that is what we are talking about. We are talking about a bill, a measure that has to do with the coasting provisions and the shipping act, and I just wanted to draw attention—

**Senator Buchanan:** Before you go any further, I just wanted to make a comment, sorry.

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Ils savent—

**M. MacLeod:** Je crois que c'est une brillante idée.

**Le sénateur Buchanan:** Je connais passablement bien cette dernière situation concernant la Lasmo. J'y ai été impliqué depuis le tout début.

Si je me souviens bien de certains des chiffres qu'on nous a fournis samedi dernier, plus de 75 p. 100 de toutes les personnes travaillant dans le secteur offshore, Lasmo, Panuke/Cohasset, les plate-formes, les navires, y compris les vôtres, plus de 75 à 80 p. 100 sont des Canadiens. Cela vous paraît-il correct?

**M. MacLeod:** Tout à fait correct. Ce chiffre pourrait être plus élevé, mais la proportion de Néo-Écossais est de cet ordre.

**Le sénateur Buchanan:** Oui, je crois que vous avez raison. Cela pourrait même aller au-delà de 80 p. 100.

Il y a une chose qu'il est important de noter. Vous avez parlé il y a quelques minutes des navires offshore qui étaient construits dans les chantiers navals canadiens. Vous avez probablement raison, si Hibernia se poursuit, certains de ces navires pourraient être construits à Marystown ou Halifax. L'une des raisons de cela est que Hibernia aura bénéficié de plus de 2,5 milliards de dollars de l'argent des contribuables canadiens, soit en subventions directes, soit en prêts. Or, Panuke/Cohasset, n'a, pour sa part, pas reçu un seul dollar de subvention.

Vous devez être prudent lorsque vous dites qu'il y aura peut-être des navires de construits au Canada pour les besoins du projet Hibernia, mais qu'il n'y en aura pas pour ceux du projet Panuke/Cohasset. Panuke/Cohasset est un projet secondaire. Il ne fait l'objet d'aucun investissement canadien, du moins en ce qui concerne les subventions et les prêts. Il s'agit exclusivement de capitaux privés ou de capitaux réunis par les soins de la province. Il y a une grande différence entre les deux projets quant à la perspective de faire construire des navires au Canada, ou est-ce que je me trompe?

**M. MacLeod:** Vous avez raison, mais—

**Le président:** D'autres sénateurs souhaitent-ils intervenir?

**Le sénateur Forrestall:** Oui, j'en ai plusieurs. J'apprécie le commentaires et les observations du sénateur Buchanan. J'aurais tendance moi aussi à abonder dans ce sens. Je ne crois pas que ce soit ce dont il s'agit. Ce dont il s'agit, c'est un projet de loi, une mesure qui a trait aux dispositions relatives au cabotage contenues dans la loi sur la marine marchande, et je voulais seulement attirer votre attention—

**Le sénateur Buchanan:** Avant de poursuivre, je voulais simplement faire un commentaire. Je m'en excuse.



[Text]

**Senator Forrestall:** Well, John, you are as bad as the Chairman—

**Senator Buchanan:** Well, it is with respect to something we talked about, your idea of the vessels moving from the Panuke/Cohasset to Portland. The reason for that, as I understand it, is that the oil that has been transported cannot be refined in Canadian refineries; is that right?

**Senator Forrestall:** Do not say that out loud, John.

**Senator Buchanan:** Hmm?

**Senator Forrestall:** Do not say that out loud.

**Senator Buchanan:** No, I mean it is a fact. It is a sweet oil. It is a very sweet oil. No?

Okay. Well, I talked about five or six things. I am wrong in one.

**Senator Forrestall:** I do not know that you are wrong on one, but I would not say that out loud.

**Senator Buchanan:** He's saying that I am wrong so—

Could I just ask? Or could it be refined? It could not be refined, I was told.

**Mr. Cote:** It is sold in Montreal and instead of sending either to Montreal, they pump it through the pipeline. The oil, we pump it through the pipeline, so the oil is coming from Canada.

**Mr. MacLeod:** Okay.

**Senator Forrestall:** It is shorter.

**Senator Buchanan:** All right. That is fine. It is cheaper take it down to Portland.

I guess I meant to say it could not be refined in Texaco or the two—

**Senator Stewart:** It would be difficult to transport to Montreal by ship in the winter.

**Senator Forrestall:** Chairman, I would like to go back to another comment or observation by the witness whom I have known for a long time and appreciate his entry into another way of life. He puts forward the proposition that if there was a 14-day waiver, somebody might have a vessel in the middle of the Pacific Ocean or somewhere in the Tyrrhenian Sea or off Australia, or off Barbados, and it would place an undue restriction.

I suggest the witness read the bill very closely and determine for himself so that he might more accurately reflect the

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Eh bien, Jean, vous êtes aussi pire que le président—

**Le sénateur Buchanan:** Bien, cela a trait à quelque chose dont nous avons déjà parlé, votre idée des navires allant de Panuke/Cohasset à Portland. La raison de cela, d'après ce que j'ai pu comprendre, c'est que le pétrole qui y est transporté ne peut pas être raffiné dans les raffineries canadiennes; est-ce que je me trompe?

**Le sénateur Forrestall:** Ne dites pas cela tout haut, John!

**Le sénateur Buchanan:** Hum?

**Le sénateur Forrestall:** Ne dites pas cela tout haut, malheureux!

**Le sénateur Buchanan:** Non, je veux dire, c'est un fait. Il s'agit d'un brut peu sulfureux. Un brut hyposulfureux, non?

Soit, j'ai parlé de cinq ou six choses. Je me trompe en ce qui concerne celle-ci.

**Le sénateur Forrestall:** Je ne prétends pas que vous vous trompiez sur celle-ci, mais, si j'étais vous, je ne dirais pas cela tout haut.

**Le sénateur Buchanan:** Il est en train de dire que j'ai tort, alors—

Ne puis-je pas demander? Ou peut-il être raffiné? Cela, m'a-t-on dit, n'était pas possible.

**M. Cote:** Il est vendu à Montréal, mais au lieu d'être transporté à Montréal, il est pompé dans le pipeline. Ce brut qui est pompé dans le pipeline provient du Canada.

**M. MacLeod:** Je vois.

**Le sénateur Forrestall:** C'est plus court.

**Le sénateur Buchanan:** Soit, j'ai compris. Cela coûte moins cher de l'envoyer à Portland.

Je crois que ce que je voulais dire, c'est qu'il ne pouvait pas être raffiné chez Texaco ou aux deux—

**Le sénateur Stewart:** Il serait difficile de la transporter à Montréal pendant l'hiver.

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le président, j'aimerais revenir à un autre commentaire ou une autre observation du témoin que je connais depuis longtemps et dont je salue la présence dans cet autre secteur d'activité. Il a affirmé que, si un délai de carence de 14 jours était imposé pour l'obtention d'une dérogation quelqu'un pourrait bien se trouver coincé avec un navire au milieu de l'océan Pacifique ou de la mer Tyrrhénienne, ou encore au large de l'Australie ou des Barbades, et que, en outre, cela constituait une restriction injustifiée.

J'invite le témoin à lire le projet de loi très attentivement et à voir par lui-même afin de pouvoir représenter plus adéquatement

[Text]

views of the Canadian Offshore Vessels Operators Association that the bill, as it stands without amendment, allows clearly for this kind of a waiver which obviously—

**The Chairman:** What would you say to that?

**Mr. MacLeod:** That is why I say the definition of a Canadian ship suitable and available. That test, that thing that is used to judge whether a waiver should be granted, there needs to be clear guidelines on that.

When you are determining whether a vessel is available, surely that vessel, if the job is in Nova Scotia, has to be in close proximity to Nova Scotia. It cannot be in the Indian Ocean or the North Sea on charter. That is the point I was trying to make.

**Senator Forrestall:** It cannot be tied up on the other side of the dock, either, with a foreign flag on it. Would you agree with that?

**Mr. MacLeod:** Well—

**Senator Forrestall:** One of the practices is for a commercial enterprise to position a vessel in proximity and make application for a waiver because there is not a Canadian vessel available in 48 hours when the goods have to be moved as per contract. That contract may have been signed six months before. The Canadian vessel tied up on the other side of the wharf just happens to be foreign-registered vessel.

**Mr. MacLeod:** With respect Secunda Marine, which Senator Forrestall knows well, we have nine vessels, most of which are on the east coast of Canada and a couple are in the North Sea. They are all Canadian-flagged vessels with the exception of three.

**Senator Forrestall:** You are not representing that—

**Mr. MacLeod:** We are presenting this view as Canadian operators that have Canadian ships, and we just want things to run smoothly, quickly and efficiently.

**Senator Forrestall:** The association says its first preference would be for the elimination of all restrictions to foreign vessels in the coasting trades in Canada. I assume that when you say that you are referring only to the gas and oil industry off the coast of Newfoundland and Nova Scotia.

[Traduction]

ment les vues de la Canadian Offshore Vessels Operators Association, selon laquelle, dans sa version actuelle, et abstraction faite de toute éventuelle modification, le projet de loi permet explicitement le type de dérogation que, de toute évidence—

**Le président:** Que répondez-vous à cela?

**M. MacLeod:** C'est la raison pour laquelle je préconise que les qualificatifs adapté et disponible fassent partie intégrante de la définition du navire canadien. Car le test, ce critère auquel on se réfère pour déterminer si une dérogation doit ou non être accordée, doit faire l'objet de directives parfaitement claires.

Lorsque vous vous efforcez de déterminer si un navire est disponible, il va de soi que, si le travail envisagé doit être effectué en Nouvelle-Écosse, celui-ci doit être déjà à proximité des côtes de cette province. Il ne pourrait pas être dans l'Océan Indien ou dans la Mer du Nord, par exemple. C'est là le point sur lequel je voulais insister.

**Le sénateur Forrestall:** Il ne doit pas non plus être stationné au mouillage, avec un pavillon étranger à son mat, vous êtes d'accord avec moi?

**M. MacLeod:** Eh bien,—

**Le sénateur Forrestall:** Il est courant chez les exploitants de navires commerciaux de stationner un navire à proximité, puis de faire une demande de dérogation parce que, à 48 heures de la livraison de marchandises conformément aux dispositions du contrat, il n'y a aucun navire canadien de disponible. Le contrat en question peut, quant à lui, avoir été signé six mois plus tôt. Comme par hasard, le «navire canadien» au mouillage de l'autre côté du quai se trouve être un navire immatriculé à l'étranger.

**M. MacLeod:** En ce qui concerne la Secunda Marine, que le sénateur Forrestall connaît bien, elle possède neuf navires qui, pour la plupart, effectuent des navettes sur la côte est, à l'exception d'une couple, qui sont dans la Mer du Nord. Tous sont des navires battant pavillon canadien, sauf pour trois d'entre eux.

**Le sénateur Forrestall:** Vous ne voulez pas dire que—

**M. MacLeod:** Nous voulons dire que notre point de vue est celui d'exploitants canadiens de navires canadiens qui veulent seulement que les choses aillent gentiment, rondement et efficacement.

**Le sénateur Forrestall:** La COVOA dit que sa prédilection serait pour la suppression de toutes les restrictions qui touchent les navires étrangers en ce qui concerne le cabotage dans les eaux canadiennes. Je présume que lorsque vous dites cela, vous avez seulement à l'esprit le cabotage que requièrent les industries gazière et pétrolière au large des côtes de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse.



[Text]

**Mr. MacLeod:** Yes, that is the sector we are involved in.

**Senator Forrestall:** You are talking about everything, broadly?

**Mr. MacLeod:** I cannot speak for everything, because I am not involved in all aspects of shipping. But with respect to this legislation and coasting trade as it has an impact on our industry, that is our position. We are not afraid of foreign vessels.

**Senator Forrestall:** No, good God, Fred Smithers is one of the finest Canadian operators. Do not misunderstand me. I have difficulty dealing with the way you have written your—our second alternative would be to provide the same treatment to foreign-built vessels involving coastal trade, trading and supporting the offshore—that is getting to fishers' vessel. They are two entirely different things. We made a mistake. It has been corrected, thank God. The people of Canada had some wisdom and, in part, changed the government to get it changed back to some kind of sanity.

I do not blame the government. You extend the needs of the offshore industry, oil industry in a very broad way. Could you or would you want to qualify it, or are you going to stand in a broad general way with what you told us because a bill is at stake?

You are quite capable of convincing me to change my mind on something.

**Mr. MacLeod:** The company I work for is involved in the offshore sector of the marine business and our association speaks to those types of issues.

As far as our industry is concerned, we hope the offshore will continue to grow so we will have more business. We need the availability of vessels at a reasonable price, so we can be competitive. Therefore, we would like the elimination of duty on vessels that we use.

Let us maintain the system, so that it is responsive to the industry. I can assure you the NTA is very thorough on any application I have had. I probably lost half my hair in the process. They safeguard, they watch the system closely. They are very particular, to a fault, and I have given an example whereby we were prejudiced and people were kept from work by an abuse in the system in a way that it was supposed to protect Canadian vessels and vessel operators. We are focusing on the waiver system in the process. We want it to be

[Traduction]

**M. MacLeod:** Oui, car c'est là le secteur dans lequel nous travaillons.

**Le sénateur Forrestall:** Vous parlez de tout, globalement?

**M. MacLeod:** Je ne puis parler de l'ensemble car je ne m'occupe pas de l'ensemble de l'industrie du cabotage. Mais en ce qui concerne le projet de loi, les dispositions sur le cabotage qui s'y trouvent et l'incidence de celles-ci sur notre secteur, telle est notre position. Nous ne craignons pas les navires étrangers.

**Le sénateur Forrestall:** Non, surtout pas, Fred Smithers est un exploitant canadien des plus honorable. Ne vous méprenez pas. Je n'arrive pas facilement à comprendre la façon dont vous avez rédigé votre—notre deuxième choix serait que l'on accorde le même traitement aux navires construits à l'étranger qui sont utilisés à des fins de cabotage, de commerce et de soutien des opérations offshore—que celui qui est accordé aux navires de pêche. Ce sont là deux choses totalement différentes. Nous avons commis une erreur. Elle a été corrigée, Dieu merci! Les Canadiens ne sont pas totalement dépourvus de sagesse, comme le démontre le fait qu'ils ont changé de gouvernement pour redonner aux choses un peu de bon sens.

Je ne blâme pas le gouvernement. Vous percevez les besoins de l'industrie offshore, l'industrie pétrolière, d'une façon très large. Pourriez-vous, ou souhaitez-vous préciser votre pensée, ou préférez-vous en rester sur ces positions générales dont vous nous avez fait part parce qu'un projet de loi en est l'enjeu?

Je ne doute pas que, si vous le souhaitez, vous puissiez me faire changer d'avis sur une question donnée.

**M. MacLeod:** Mon employeur est une entreprise qui oeuvre dans le secteur offshore de l'industrie du transport maritime et notre association s'intéresse à ce type de questions.

En ce qui nous concerne, nous souhaitons que secteur offshore continuera de se développer de façon à ce que notre volume d'activité ne cesse de croître. Il est important que nous puissions compter sur la disponibilité de navires à prix raisonnable de façon à ce que nous puissions être compétitifs. Par conséquent, nous aimerions que soient éliminés les droits sur les navires que nous utilisons.

Nous souhaitons que soit maintenu en place un système adapté aux besoins de notre industrie et je puis vous assurer que l'ONTC a examiné très attentivement toutes les demandes de dérogation que je lui ai présentées. C'est sans doute là que j'ai perdu la moitié de mes cheveux! Fort du rôle de gardien qui est le sien, l'ONTC surveille étroitement le fonctionnement du système. Ils sont minutieux, jusqu'à la manie, et je vous ai cité l'exemple d'une situation où nous avons été lésés et où des gens avaient été privés de travail par un abus du sys-

[Text]

responsive, flexible and without any arbitrary waiting period. Second, as far as the crewing aspect is concerned, that should be dealt with by immigration as opposed to transport.

**The Chairman:** Thank you Mr. MacLeod.

I call officials from immigration and employment, Mr. Jim May and David Greenhill, to present their testimony.

Did you want to make an opening statement?

**Mr. Dave Greenhill, Employment and Immigration Commission, Foreign Worker Policy:** Yes, if we could.

Jim and I only learned very late in the game that we would be here this evening. If you were expecting a written submission, we apologize. We do not have one. However, we are more than pleased to answer any questions you might have.

**Senator Graham:** So that when we are listening to the witnesses, we can better understand why they are here, who invited them, and what positions they occupy in immigration?

**Mr. Greenhill:** I am on the employment component of the Employment and Immigration Commission, and I work in an area that deals with foreign-worker policy, a number of off-shore labour programs. I provide some advice to various senior industrial consultants who handle a number of sectors that we are involved in, serving on a national level.

By way of leading into an overview of the question of labour certification.

**Mr. Jim May, Employment and Immigration:** I am on the immigration side. I am head of the section that deals with producing the procedures that we use for individual visitor programs.

We are here because we understood the senators may wish to consider putting into the legislation something to govern rules respecting employment in the industry. And also there was some concern about the territorial limits of the immigration legislation with respect to shipping.

**Senator Graham:** Thank you.

**The Chairman:** Please proceed.

[Traduction]

tème soi-disant destiné à protéger les navires canadiens et leurs exploitants. Nous attachons un intérêt tout particulier au mécanisme dérogatoire. Nous croyons qu'il doit être adapté, souple et dépourvu de tout délai de carence arbitraire. Deuxièmement, en ce qui concerne les équipages, nous croyons que cette question devrait être du ressort de l'Immigration et non des Transports.

**Le président:** Monsieur MacLeod, je vous remercie.

Je demande maintenant aux représentants de l'emploi et de l'immigration, MM. Jim May et David Greenhill, de bien vouloir nous apporter leur témoignage.

Désirez-vous commencer par un exposé préliminaire?

**M. David Greenhill, Commission de l'emploi et de l'immigration, Politique des travailleurs étrangers:** Oui, si vous le permettez.

M. May et moi-même n'avons été avertis que tardivement de notre présence ici ce soir. Si vous espériez que nous vous fournirions un compte rendu écrit de notre intervention, nous regrettons de vous décevoir. Nous n'en avons pas. Toutefois, nous serons extrêmement heureux de répondre à vos questions.

**Le sénateur Graham:** Afin que, en les écoutant, nous puissions mieux comprendre le sens de leur intervention, ne serait-il pas utile de savoir qui sont nos témoins, quels postes ils occupent et qui les a invités?

**M. Greenhill:** Je relève de la composante emploi de la Commission de l'emploi et de l'immigration et je travaille dans le secteur qui s'occupe de l'élaboration de la politique à l'égard des travailleurs étrangers ainsi que de certains programmes de main-d'oeuvre dans l'industrie pétrolière offshore. Mon travail consiste à conseiller, à l'échelle nationale, divers consultants industriels agrégés qui ont la charge des différents secteurs d'activité qui relèvent de notre administration.

Ce qui m'amènera à vous parler plus particulièrement de la question de l'attribution des certificats de travail.

**M. Jim May, Emploi et Immigration:** Je relève pour ma part du volet Immigration. Je suis le chef du service qui élabore les procédures que nous appliquons en ce qui concerne les programmes de visiteurs individuels.

Nous sommes ici parce que, semble-t-il, il est possible que vous songiez à introduire dans le projet de loi un modificatif à l'égard des règles qui régissent l'emploi dans cette industrie. Il semble qu'il y ait également certaines réserves en ce qui concerne les limites territoriales de la législation sur l'immigration par rapport à celle concernant le cabotage.

**Le sénateur Graham:** Je vous remercie.

**Le président:** Veuillez, s'il vous plaît, faire votre exposé.



[Text]

**Mr. Greenhill:** Leading into an overview on the question of labour certification, I would like to speak briefly about the similarity of the positions taken by Transport Canada as embodied in the legislation before you, and Employment and Immigration, as embodied in your act and regulations.

As I understand the current bill, and I have not had the opportunity to read it through, Transports' basic premise is that all coastal traffic belongs to Canadian registered ships. There is a provision to allow foreign ships to engage in the coastal trade by way of waiver when it can be established that no suitable Canadian ship is available.

Employment and Immigration's position is analogous to this. We start with the premise that all employment opportunities in Canada belong to Canadians.

This is popularly referred to as the Canadians-first policy.

Not unlike Transport Canada, Employment and Immigration is prepared to entertain temporary admission to foreign workers, where it can be demonstrated that suitably qualified Canadian citizens or permanent residents are not available and when the admission of a foreign worker would make sense.

As a lead-in to my colleague's comments, immigration regulation obligates immigration officers to consult and consider labour market advice provided by the national employment service in determining whether or not to issue an employment authorization.

Jim would you like to say a few words?

**Mr. May:** As indicated, only Canadian citizens and permanent residents have a right to work in Canada.

Foreigners who want to work in Canada require employment authorizations. Before an application for an employment authorization would be considered by immigration, an approval must be obtained by the foreign company, the foreign employer—or the Canadian employer from our employment colleagues. This process ensures that Canadians are given the first opportunity for all employment. We allow for certain exceptions, based on various issues. It could be based on fostering trade, meeting some common international standards, perhaps respecting some international commitments. Where we are dealing with a vehicle that is engaged in the international transportation of goods or passengers, the crews of those ships are exempt from the need from employment authorization. However, the vehicle must be a foreign ownership, a foreign registry, the vehicle must be transporting goods

[Traduction]

**M. Greenhill:** Avant de vous donner un aperçu général de la question des certificats de travail, j'aimerais vous toucher quelques mots au sujet de la similitude des positions respectives adoptées, d'une part, par Transports Canada, et intégrée au projet de loi qui est devant vous et, d'autre part, par Emploi et Immigration, dans la loi et les règlements qui régissent son activité.

Tel que je comprends ce projet de loi, et je dois admettre n'avoir pas eu la chance de le parcourir en entier, le grand postulat de Transports Canada est que toute l'activité de cabotage à laquelle les eaux canadiennes donnent lieu devrait être réservée aux navires immatriculés au Canada. Le projet de loi prévoit toutefois la possibilité pour des navires étrangers d'y prendre part par voie de dérogation lorsqu'il est établi qu'aucun navire canadien adapté n'est disponible.

La position d'Emploi et Immigration est similaire. Nous partons du principe que toutes les possibilités d'emplois qui existent au Canada appartiennent aux Canadiens.

C'est là une application de cette attitude couramment appelée «Canada d'abord».

Tout comme Transports Canada, Emploi et Immigration est prêt à accorder un permis temporaire à des travailleurs étrangers lorsque l'on peut démontrer qu'il n'y a pas de citoyens ou de résidents permanents canadiens qui soient disponibles et que l'admission de tels travailleurs serait souhaitable.

Pour faire la jonction avec les observations de mon collègue, je dirai que les règlements de l'immigration obligent les agents de l'immigration à solliciter et recueillir l'avis du service national de l'emploi avant de déterminer s'il y a lieu ou non de délivrer des permis d'emploi.

Jim, aimeriez-vous dire quelques mots à ce sujet?

**M. May:** Comme on l'a dit, seuls les citoyens et les résidents permanents canadiens ont le droit de travailler au Canada.

Les étrangers qui désirent travailler au Canada ont besoin d'autorisations spéciales. Avant qu'il puisse étudier le bien-fondé d'une demande de permis de travail pour travailler étranger, le service de l'immigration concerné doit obtenir auprès de nos collègues de l'Emploi l'approbation nécessaire concernant l'entreprise étrangère—l'employeur étranger—ou l'employeur canadien concerné. Cette mesure permet de réserver aux Canadiens un droit de premier refus à l'égard de toute éventuelle possibilité d'emploi. Certaines exceptions sont prévues, pour diverses raisons qui relèvent, par exemple, de notre volonté de promouvoir le commerce international, de nous plier à certaines normes internationales communes, de nous conformer à des engagements internationaux, etc. Lorsque nous avons affaire à un bateau qui transporte des marchandises ou des passagers suivant un itinéraire

[Text]

or passengers, and it has to be predominantly involved in international transportation.

The regulation does not allow foreign vessels then to pick up passengers at one location or goods at one location in Canada and transport them to other locations. If they become involved in that type of activity, then the employment provisions apply and these workers have to first satisfy Employment that there are no Canadians available.

On Feb. 4 1991 the Canadian Offshore Applications Act came into effect. And the Immigration Act, by virtue of this act, was extended to offshore installations. This means that the employment authorization requirements go out now beyond the 12-mile limit to the 200-mile economic zone limit or the edge of the continental shelf. That is about all that I think I need to say at this point.

We would welcome questions.

**The Chairman:** Senator Stewart?

**Senator Stewart:** In the free trade agreement, with the United States, there were certain provisions to facilitated access by the citizens or residents of one country into the other for employment.

Have the provisions had any bearing whatsoever on employment in the coasting trade.

**Mr. May:** No. The FTA does not apply.

**Senator Stewart:** Is the FTA specifically limited so that it does not apply in the coasting trade?

**Mr. May:** When it comes to the movement of people, the schedule that applies does not include this type of occupation.

**Senator Stewart:** How much activity do either of the witnesses know about in their official capacities relative to the coasting trade? Is this something that comes up frequently or is it relatively infrequent that the whole question of employment of foreigners comes to your attention for determination?

**Mr. Greenhill:** As a decentralized organization, most of this activity is handled routinely by the C.E.C.s and in the first instance by the regional offices. It does not occupy a great deal of our time. While I am not the industrial sector service consultant responsible for the transportation industry, I cannot speak definitively about how much business activity it gener-

[Traduction]

à caractère international, les équipages de ces bateaux sont exonérés de l'obligation d'obtenir un permis de travail. Toutefois, il doit s'agir d'un navire qui appartient à des intérêts étrangers ou qui est immatriculé à l'étranger, qui est affecté au transport de marchandises ou de passagers, et dont l'itinéraire est principalement à caractère international.

Ces mêmes règlements ne permettent toutefois pas aux navires étrangers de prendre des passages ou des marchandises dans un port canadien et de les amener jusqu'à un autre port canadien. S'ils s'adonnent à ce type d'activité, alors les dispositions à l'égard de l'emploi s'appliquent et aucun permis de travail n'est délivré avant qu'on ait démontré à notre satisfaction que le travail n'aurait pas pu être fait pas des Canadiens.

Le 4 février 1991, la Loi canadienne sur les applications au large des côtes est entrée en vigueur et, en vertu de certaines dispositions qu'elle renfermait, la *Loi sur l'immigration* a vu son champ d'action s'étendre aux installations offshore. Cela veut dire que les exigences concernant les permis d'emploi ne sont plus réservées à la zone de 12 milles des eaux territoriales, mais s'étendent à la zone économique de 200 milles, soit à la bordure du plateau continental. Voilà je crois tout ce que j'avais à dire pour le moment.

Vos questions seront les bienvenues.

**Le président:** Sénateur Stewart?

**Le sénateur Stewart:** L'Accord de libre-échange Canada-États-unis contient certaines dispositions destinées à faciliter l'accès des citoyens de l'autre pays aux fins de l'emploi.

Ces dispositions ont-elles influé de quelque façon sur l'emploi dans l'industrie du cabotage?

**M. May:** Non. L'ALE ne s'applique pas.

**Le sénateur Stewart:** Cette restriction est-elle spécifiquement indiquée dans l'ALE?

**M. May:** Lorsque nous parlons de la circulation des gens, l'échéancier en vigueur ne comprend pas ce type d'emplois.

**Le sénateur Stewart:** Quelle est, d'après l'expérience que nos deux témoins ont pu acquérir dans l'exercice de leurs fonctions officielles, la fréquence des demandes de permis concernant les activités de cabotage? Est-il fréquent ou, au contraire, relativement rare que toute cette question de l'emploi des travailleurs étrangers est soumise à votre compétence?

**M. Greenhill:** La Commission étant une administration décentralisée, la majeure partie de cette activité est régulièrement traitée par les CEC et, lorsqu'il s'agit de situations nouvelles, par les bureaux régionaux. Cela ne requiert par beaucoup de notre temps. Étant donné que je ne suis pas le consultant en service du secteur industriel du transport, je ne



[Text]

ates on his desk. I do provide foreign worker consultation to him; advise on regulations, in concert with Jim May and my immigration colleagues. But I am not aware that it constitutes a great deal of activity. I think the regulations are clear with respect to Canadians-first policy.

**Senator Stewart:** You seem to be saying that at least at the Ottawa level, the regulation does relatively little business because the regulations which are applied locally, are clear.

**Mr. May:** Yes.

**Senator Stewart:** But do you have any sense as to how often those regulations have to be applied locally?

**Mr. May:** We are talking about international shipping on most of the trade, so the coastal shipping which involves off-shore workers is fairly limited. I am not saying it is very small, but it is limited except for the large projects like Hibernia. In that case, there is usually a great deal of involvement at the Ottawa level, to work out the exact parameters of that type of a project. It is pretty much self regulating beyond the big project situations. As the previous witness indicated, for the most part vehicles are crewed by Canadians, so it is not an issue for us.

The last statistic I saw indicates that in the coasting trade, Canadian flag vessels probably have about 90 per cent of the action. If you are talking about the transporter trade, we are talking 60 per cent. If we are talking deep sea, maybe one per cent. So, that would give you an idea in terms of the coasting trade.

**The Chairman:** Senator Graham, then Senator Forrestall.

**Senator Graham:** It was Mr. Greenhill who said that you were only asked late this afternoon to come here tonight.

**Mr. Greenhill:** Actually I was asked this morning.

**Senator Graham:** And Mr. May, when were you invited?

**Mr. May:** About eleven this morning.

**Senator Graham:** Did the invitation come from you Mr. Chairman or from the clerk? What prompted the invitation?

**The Clerk:** I believe it was from the list supplied of prospective witnesses by Senator Forrestall that an invitation be

[Traduction]

puis évidemment dire exactement combien de temps celui-ci doit consacrer à ces questions. Je lui donne des avis au sujet de travailleurs étrangers, le conseille sur des questions touchant les règlements, et ce, de concert avec M. May et mes collègues de l'Immigration. Cela dit, je ne sache pas que cela représente un volume d'activité très important. Je crois que les règlements sont clairs en ce qui concerne la priorité à accorder aux Canadiens.

**Le sénateur Stewart:** Vous semblez dire que les règlements occasionnent assez peu d'activité, tout au moins à Ottawa, étant donné qu'ils sont clairs et que leur application à l'échelle locale ne pose guère de difficulté.

**M. May:** Oui.

**Le sénateur Stewart:** Mais avez-vous une idée de la fréquence avec laquelle ces règlements doivent être appliqués à l'échelle locale?

**M. May:** Nous avons affaire à du transport maritime international dans la majeure partie des activités de cette industrie; ainsi, le cabotage, qui est le secteur dont relèvent les travailleurs de l'industrie offshore, occupe-t-il une place relativement limitée. Je ne dis pas que c'est un petit secteur, mais que, sauf pour des projets comme Hibernia, son ampleur est limitée. Dans des cas comme celui que je viens de citer, toutefois, la définition des paramètres précis qui doivent être appliqués exige pas mal de travail de la part de nos services à Ottawa. Au delà de tels projets, les choses se règlent passablement d'elles-mêmes. Comme le témoin précédent l'a indiqué, la plupart des navires sont dotés d'équipages canadiens, ce qui fait que nous n'avons guère à intervenir.

Les chiffres les plus récents dont je dispose indiquent que, dans le secteur du cabotage, les navires battant pavillon canadien occupent environ 90 p. 100 du marché. Si vous parlez du transbordement, ce chiffre est de 60 p. 100. Il n'est plus que d'environ un p. 100 pour le transport par gros porteurs. Cela vous donne donc une idée de l'importance relative du cabotage.

**Le président:** Le sénateur Graham, puis le sénateur Forrestall.

**Le sénateur Graham:** M. Greenhill a dit que vous aviez appris tard cet après-midi que vous étiez attendus ici ce soir.

**M. Greenhill:** En fait, je l'ai appris ce matin.

**Le sénateur Graham:** Et vous, M. May, quand avez-vous été invité?

**M. May:** Vers onze heures ce matin.

**Le sénateur Graham:** Est-ce vous, monsieur le président, ou est-ce le greffier qui a fait ces invitations? Qu'est-ce qui la justifiait?

**Le greffier:** Je crois que, compte tenu de la liste des témoins éventuels élaborée par le sénateur Forrestall, une invi-

[Text]

made to the Department of Employment and Immigration. We did make it a couple of days ago, Senator.

**Senator Forrestall:** Well, be a little more precise than that, because I am terribly embarrassed for these gentlemen.

Precisely when did you communicate. Today is Wednesday. It was a day last week at the urging of the chairman who had been at me for a week to ten days. I do not want a misunderstanding left. I communicated Monday or Tuesday that I wanted you gentlemen to appear.

On the other hand, Mr. Chairman if they did not expect to be called, then I have no apologies to make at all.

**The Clerk:** I believe, senator, the invitation was made a couple of days ago to the department.

**Senator Forrestall:** But when did you get the request from me?

**The Clerk:** At least two weeks ago, senator.

**Senator Forrestall:** All right.

**The Clerk:** I believe the gentlemen that we requested from the department were not available and are in Toronto at the present moment.

**Senator Forrestall:** I do not blame them. I would be out of town too.

**Senator Graham:** We were told by the Holland American Princess Cruise Ships' representative that international agreement and conventions are adequate instruments to ensure Canadians style safety regulations and enforcement of the Canadian labour standards and that the Coast Guard and Immigration Department does a good job ensuring these are in place.

Are there any or many foreign-registered vessels which operate in Canadian waters at the present time which blatantly disregard acceptable standards with respect to the Canadian labour standards code?

Is that a fair question of either of you gentlemen?

**Mr. May:** It is not something we would be involved in.

**Mr. Greenhill:** It is probably not a fair question, but I will answer it anyway.

With Canadian flagged ships, there is no problem at all. But in terms of Canadian owned ships that are foreign flagged or foreign flagged ships, it depends where it is registered.

[Traduction]

tation devait être adressée au ministère de l'Emploi et de l'Immigration. Cette invitation, sénateur, lui a été transmise il y a un ou deux jours.

**Le sénateur Forrestall:** Veuillez, s'il vous plaît, être un peu plus précis, car je suis terriblement embarrassé à l'égard de ces messieurs.

Quant, précisément, l'avez-vous fait? Nous sommes mercredi. C'était quelque part la semaine dernière, en réponse à une demande que le président me réitérait sans cesse depuis plus d'une semaine. Je ne voudrais pas que nous nous laissions sur un malentendu. J'ai dit lundi ou mardi que je voulais que ces messieurs soient des nôtres.

En revanche, monsieur le président, s'ils ne s'attendaient pas à être invités, mes excuses sont superflues.

**Le greffier:** Je crois, sénateur, que l'invitation a été transmise au ministère il y a une couple de jours.

**Le sénateur Forrestall:** Quand avez-vous eu en main ma demande?

**Le greffier:** Il y a au moins deux semaines, sénateur.

**Le sénateur Forrestall:** Bien.

**Le greffier:** Je pense que les messieurs que nous avions demandé n'étaient pas disponibles car ils devaient à Toronto le même jour.

**Le sénateur Forrestall:** Je ne les blâme pas. J'en aurais moi-même fait autant.

**Le sénateur Graham:** Le représentant de la Holland America et de la Princess Cruise Ships nous a dit que les accords et les conventions internationales étaient des outils appropriés pour assurer l'application des règlements canadiens concernant la sécurité des bateaux et des normes canadiennes du travail, que la Garde côtière canadienne et le ministère canadien de l'Immigration y veillaient et qu'ils faisaient bien leur travail.

Y a-t-il un ou plusieurs navires immatriculés à l'étranger et travaillant dans les eaux canadiennes qui, à l'heure actuelle, viole ouvertement les normes de travail réputées acceptables en vertu du Code canadien du travail.

Est-ce là, messieurs, une question à laquelle l'un de vous peut répondre?

**M. May:** C'est là quelque chose auquel ni l'un ni l'autre de nous ne serait mêlé.

**M. Greenhill:** Nous n'y serions sans doute pas mêlés, mais je peux répondre quand même.

En ce qui concerne les navires battant pavillon canadien, il n'y a aucun problème, quel qu'il soit. Mais en ce qui concerne les navires canadiens battant pavillon étranger ou les navires



[Text]

**Senator Graham:** Do you have any jurisdiction?

**Mr. Greenhill:** It is not our jurisdiction in employment and immigration. Some of these countries are signatories to I.L.O. or I.M.O. conventions and some are not. I am really not the person to ask, but I would say it would depend on where it is registered and the nature of the ownership.

**Senator Graham:** The minister in his statement to us on page seven, said the number of waivers has remained relatively stable over the last four years, foreign vessels carried less than one per cent of the total tonnage carried in the coasting trade. Of the 57 waiver applications received in 1991, 49 were approved, though some vessels did not use their temporary rights to navigate in Canadian waters. Then he said of the 49 approvals, many involved foreign registered ships that were applying to engage in activities for only a short duration. The remaining 10 approvals involved non-duty paid ships, which had requested partial remission of duty and most of these ships were fully crewed by Canadians engaged in Canadian waters.

But we still hear stories. Are you familiar with the Kissler?

**Mr. Greenhill:** I am not, no.

**Mr. May:** I am not.

**Senator Graham:** I do not have any further questions.

**Senator Forrestall:** We all know about the percentage of trade carried in foreign vessels in the coasting business on Canada's east coast. Have you done any studies or contemplating taking a look at the impact on the percentage of goods, in this case oil, that will be moved once they are in business by bringing oil ashore? What happens at the end of one year? What will be the impact of that on the percentage carrying foreign bottoms? I want to find out about these two vessels, the storage tanker and the shuttle tanker. I want to find out about who on it are Canadian? What type of waiver did they seek? How did you go about finding out whether there were any Canadians involved?

I am one of those weird Canadians who happens to have a 32-year-old son with a masters, acting as a second mate because he cannot get a bloody job as a captain. He has more experience than Christopher Columbus. I want to know where

[Traduction]

étrangers battant pavillon étranger, cela dépend du pays où ils sont immatriculés.

**Le sénateur Graham:** Possédez-vous quelque pouvoir que ce soit?

**M. Greenhill:** Cela ne relève pas de notre juridiction en matière d'emploi et d'immigration. Certains des pays concernés sont signataires des conventions de l'OIT et de l'OMI et d'autres pas. Je ne suis vraiment pas la personne à qui vous devez poser cette question, mais je dirais que cela dépend de l'endroit où le navire est immatriculé et du type de propriété dont il est l'objet.

**Le sénateur Graham:** Le ministre nous dit à la page sept de son laïus que le nombre de dérogations est demeuré relativement le même au cours des quatre dernières années et que les navires étrangers ont transporté moins de un p. 100 du volume global du fret transporté par voie de cabotage. Des 57 demandes de dérogation reçues en 1991, 49 ont été acceptées, encore que certains navires étrangers n'ont jamais utilisé le permis temporaire de naviguer dans les eaux canadiennes qui leur avait été accordé. Le ministre a ensuite dit que, parmi les 49 navires auxquels une dérogation avait été accordée, plusieurs étaient des navires immatriculés à l'étranger qui souhaitaient s'adonner au cabotage pendant un bref laps de temps. Les dix approbations restantes concernaient des navires non dédouanés qui avaient demandé une remise partielle des droits et la plupart d'entre eux étaient dotés d'équipages canadiens et travaillaient dans les eaux canadiennes.

Mais on entend quand même parler de certaines histoires. Connaissiez-vous l'affaire Kissler?

**M. Greenhill:** Non, je ne la connais pas.

**M. May:** Moi non plus.

**Le sénateur Graham:** Je n'ai pas d'autre question.

**Le sénateur Forrestall:** Nous connaissons tous le pourcentage de la participation des navires étrangers au cabotage qui s'effectue sur la côte est du Canada. Avez-vous effectué une quelconque étude ou songez-vous à tenter de mesurer l'impact sur le pourcentage de marchandise, dans ce cas-ci le pétrole, qui sera amené à terre par les navires étrangers lorsque ceux-ci seront établis dans le secteur? Quel serait l'impact sur un an? Quel serait l'impact de cela sur le pourcentage transporté par des navires étrangers? Je veux savoir au sujet de ces deux navires, le navire citerne et le pétrolier navette. Je veux savoir quel sont les postes d'équipage occupés par des Canadiens. Quel type de dérogation ont-ils obtenu? Comment vous y êtes-vous pris pour découvrir si quelque Canadien que ce soit y en faisait partie?

Je suis un de ces étranges Canadiens et il se trouve que j'ai un fils de 32 ans qui possède un brevet de capitaine, mais qui doit se contenter d'un poste de second parce qu'il ne peut trouver aucun poste de capitaine. Il est plus expérimenté que

[Text]

you advertise or where the company advertised? Where did you go to seek? What kind of a waiver did you accede to that would permit a foreign registered vessel to operate more than one, two or three trips. I am still thinking about introducing an amendment to this bill that says where an application for a waiver is sought and is granted, it shall be for one trip, one purpose. More than one purpose under the same waiver, Canadian law should apply.

Now, come back to what I started with. What in God's name happened when it is not just one per cent on the east coast, when all of a sudden it might become 35 or 40 per cent of traffic move between Canadian ports wit foreign owned, foreign crewed vessel. What about one or two year from now? What if Hibernia starts up and you have the same business? What happens to the legitimate Canadian watch keeper? Somebody an O and one, an O and two, and what about the engineering staff. What protection did you hold out for the SIU or other Canadian unions involved in seafaring?

What protection do these people have?

**Mr. May:** I do not think we should confuse the issue of the ships with the people.

I think this bill is—

**Senator Forrestall:** I am talking about people, sir. I am not talking about ships or unions.

**Mr. May:** Okay. The bill seems specifically to deal with shipping and the use of other vessels in Canada.

The same rules will apply if for some reason more approvals and exemptions are made, to allow for foreign vessels. The same rules will still apply in terms of crewing those boats.

**Senator Forrestall:** But can you address yourself to the Northing and Challenger. Can you address yourself to the various issues, specifically about this one case.

**Mr. May:** We cannot answer that, but we could get the information and get it to you.

**Senator Forrestall:** I understand and that is why I apologized. I believe Senator Graham did too.

Can you supply it to us?

**Mr. May:** I am sure we could.

**Senator Forrestall:** Thank you very much.

[Traduction]

Christophe Colomb lui-même. J'aimerais savoir où vous-mêmes, ou les compagnies, annoncez les offres. Où êtes-vous allés pour faire votre recherche? À quelle sorte de dérogation avez-vous consenti pour qu'un navire immatriculé à l'étranger puisse avoir le droit de faire un, deux, puis trois voyages? Je songe toujours à introduire un amendement au projet de loi qui stipulerait que, lorsqu'une dérogation est accordée, celle-ci ne vaut que pour une mission ou un voyage déterminé. Plus que cela, la loi canadienne reprendrait ses droits.

Maintenant, revenons à ce par quoi j'ai commencé. Que diable se passera-t-il lorsque, tout à coup, ce ne sera plus un p. 100, mais 35 ou 40 p. 100 du cabotage qui sera entre les mains des navires étrangers, c'est-à-dire de navires dont les membres d'équipage ne sont pas canadiens? Que se passera-t-il dans un ou deux ans d'ici? Que se passera-t-il si Hibernia reprend et que l'on retrouve l'ancien volume d'activité? Que deviendra la légitime autorité canadienne en la matière? Que deviendront ceux qui possèdent des diplômes d'OA1, d'OA2 ou de techniciens maritimes? Quelles mesures de protection avez-vous en réserve pour le Syndicat international des marins canadiens ou les autres syndicats canadiens des gens de mer?

Quelle protection ces gens là ont-ils?

**M. May:** Je crois que nous ne devrions pas mélanger la question des navires avec celle des gens de mer.

Je crois que le projet de loi est—

**Le sénateur Forrestall:** C'est bien des gens dont je parle, monsieur, non des navires ou des syndicats.

**M. May:** Soit. Le projet de loi semble porter spécifiquement sur le cabotage et l'utilisation de navires étrangers au Canada.

Les mêmes règles s'appliqueront si, pour une raison quelconque, le nombre de dérogations augmente et qu'un plus grand nombre de navires étrangers sont admis. Les mêmes règles continueront de s'appliquer en ce qui concerne la composition des équipages de ces bateaux.

**Le sénateur Forrestall:** Pouvez-vous prendre le cas du Northing et du Challenger? Pouvez-vous considérer les divers problèmes en présence, particulièrement en ce qui concerne ce cas-ci?

**M. May:** Nous ne pouvons pas répondre pour le moment, mais nous pourrions vous procurer l'information.

**Le sénateur Forrestall:** Je comprends et c'est la raison pour laquelle je me suis excusé. Je crois que le sénateur Graham l'a fait aussi.

Pourriez-vous nous la trouver?

**M. May:** J'en suis persuadé.

**Le sénateur Forrestall:** Je vous remercie.



[Text]

**Mr. May:** The ships are the Northing, and the Challenger?

**Senator Forrestall:** Can you have it here by the 15th of September?

**Mr. May:** Easily.

**Senator Forrestall:** I think that is a good date.

**Mr. May:** It is the Northing and Challenger are the two boats.

**Senator Forrestall:** The Nordic Power and the Nordic Challenger and the storage vessel and the shuttle vessel for oil taken out of Senator Buchanan's super challenge off the coast of Nova Scotia. What are the names of the two—the Nordic Apollo and Nordic Challenger. One is a storage very large vessel. The other is a shuttle vessel. Mr. Chairman, you can impart the sense of urgency you feel with respect to this information.

**The Chairman:** I will do that Senator Forrestall.

Are there any further questions of these witnesses at this time?

**Senator Forrestall:** At the height of anticipation some years ago, was it fully considered how we would treat Hibernia should it go ahead full steam? We had very high expectations and governments at all level were involved, national funds were set up and departments were geared to respond to the needs. Is there any record of immigration law and application of other Canadian laws with respect to the working activity offshore.

Can the witnesses tell us whether or there was a body of direction, regulation, or suggestions how we would appreciate and deal with the issue?

**The Chairman:** Mr. Greenhill can respond to that.

**Mr. Greenhill:** I was involved with the Hibernia venture in the earlier '80s. This is back when we had the national energy board and the cargo days and I certainly participated in a number of tough bargaining sessions with oil companies doing business on the east coast and elsewhere. We were certainly very successful under that regime in Canadianizing some of the drill rigs, seismic vessels and other types of activity taking place on the east coast. I would characterize it as very successful. I can remember doing some of the analysis of some of the proposals when the oil companies were putting in to actually start to develop and explore, they would have to send a submission in. We would sit down there with several other departments and negotiate Canadian benefits. A plan would be

[Traduction]

**M. May:** Les noms des navires sont le Northing et le Challenger, c'est bien cela?

**Le sénateur Forrestall:** Pourriez-vous le faire d'ici le 15 septembre?

**M. May:** Facilement.

**Le sénateur Forrestall:** Je crois que cette date est convenable.

**M. May:** Si le Northing et le Challenger sont les deux bateaux en question.

**Le sénateur Forrestall:** Le Nordic Power et le Nordic Challenger et le navire citerne et le pétrolier navette, tous autorisés à naviguer au large des côtes de la Nouvelle-Écosse en dépit de la super opposition du sénateur Buchanan. Quels sont les noms des deux derniers—le Nordic Apollo et le Nordic Challenger. L'un est un très gros navire citerne et l'autre un pétrolier navette. Monsieur le président, vous pouvez accorder à cette recherche d'information l'urgence que vous jugerez appropriée.

**Le président:** Je n'y manquerai pas, sénateur Forrestall.

Avez-vous d'autres questions à poser à nos deux témoins à ce moment-ci?

**Le sénateur Forrestall:** Au plus fort des projections, il y a quelques années, a-t-on envisagé pleinement la façon dont on traiterait le projet Hibernia s'il repartait de nouveau à pleine vapeur? Nos attentes étaient grandes et tous les paliers de gouvernement y prenaient part. Des ressources financières étaient mobilisées à l'échelle nationale et les ministères s'appliquaient à satisfaire aux besoins auxquels il donnait lieu. Existe-t-il un registre de l'application de la loi sur l'immigration ou d'autres lois canadiennes dans le contexte des activités et du travail offshore?

Les témoins peuvent-ils nous dire si oui ou non il existait un corpus de directives, règles ou suggestions sur la façon d'évaluer la situation et d'y faire face?

**Le président:** Peut-être monsieur Greenhill peut-il répondre à cette question?

**M. Greenhill:** J'ai commencé à m'occuper du projet Hibernia au début des années quatre-vingt. C'était au temps de la commission nationale de l'énergie et j'ai effectivement pris part à un certain nombre de séances de rudes négociations avec des compagnies pétrolières qui menaient des activités sur la côte est ou ailleurs. Nous efforts de canadianisation des plates-formes de forage, des navires sismographiques ou des navires s'occupant d'autres activités qui avaient alors cours sur la côte est ont certainement, compte tenu du régime de l'époque, été couronnés d'un franc succès. Je me souviens que je faisais une partie du travail d'analyse des propositions lorsque les compagnies pétrolières mettaient le paquet pour effectivement commencer à développer et à explorer: elles devaient

[Text]

drawn up and this would shadow some of these positions. We moved from 20 to 30 per cent Canadian employment over the life of the program, to 90 per cent Canadian employment. Many of these Canadians have subsequently moved on as the situation unfolded in the east coast and things went on hold for a number of years, to take employment with in other off-shore activity. We were very active and successful in that field. Not only off the east coast, but in foreign areas as well.

**Senator Forrestall:** My God, I hit a responsive cord.

**The Chairman:** Senator Buchanan?

**Senator Buchanan:** Your figure of 90 per cent is just about right. It did varied between 80 and 90, but most of the time it was hitting 90. One of the big problems was when a rig would be drilling offshore Nova Scotia, 80 to 90 per cent of the crew were Nova Scotians. When that rig would go over into foreign waters, called Newfoundland, there was a demand in Newfoundland that those Nova Scotians get off and be replaced by Newfoundlanders. Though when a rig would go from Newfoundland to Nova Scotia, we were Canadian enough to say, "That's all right, you Newfoundlanders can stay aboard." That was the differences.

**Senator Forrestall:** I knew in my heart he was going to make that point.

I bring the attention of the witnesses back to whether or not they made any consideration to the impact of the movement of the oil. Have you looked at that? Is it important in your view?

**Mr. Greenhill:** You have certainly been active on the east coast.

**Mr. May:** I guess the point I want to keep emphasizing is that as long as we maintain a high Canadian ratio on those boats—

**Senator Forrestall:** You didn't answer my question. My question is about the crews that are on them now. Tell us who is on them now.

**Mr. May:** For the most part, they would be Canadian crews. I am not sure of the specifics of the two ships you referred to, but generally, if a ship is going to work coastal trade, they will require Canadians unless they are not available or there is some other very specific situation that would justify not using Canadians.

[Traduction]

nous soumettre un plan. Nous nous asseyions alors avec des représentants d'autres ministères et négociations des avantages pour les Canadiens. Par la suite, un plan qui reléguerait dans l'ombre certaines de ces positions serait tracé. Au cours de la vie du programme, nous sommes passés de 20 à 30 p. 100 à 90 p. 100 d'emplois canadiens. Plusieurs des titulaires canadiens de ces postes, après un certain nombre d'années de stagnation, sont passés à d'autres activités dans le même secteur en raison de l'évolution de la situation sur la côte est. Nous avons beaucoup travaillé et connu un certain succès dans le domaine. Non seulement au large de la côte est, mais dans les zones étrangères également.

**Le sénateur Forrestall:** Dieu merci, j'ai pincé une corde sensible.

**Le président:** Sénateur Buchanan?

**Le sénateur Buchanan:** Votre chiffre de 90 p. 100 est passablement exact. Il a en fait varié entre 80 et 90 p. 100 mais, la plupart du temps, il se situait autour de 90 p. 100. L'un des plus gros problèmes rencontrés tenait au fait que, lorsqu'une plate-forme de forage travaillait au large de la Nouvelle-Écosse, le personnel des équipes était constitué à 80 ou 90 p. 100 de Néo-Écossais. Cependant, lorsque la plate-forme était déménagée dans les eaux «étrangères» de Terre-Neuve, par exemple, les Terre-Neuviens exigeaient que les Néo-Écossais soient mis à pied pour leur faire place à eux. En revanche, lorsqu'une plate-forme était déménagée de Terre-Neuve à la Nouvelle-Écosse, nous étions des Canadiens suffisamment authentiques pour accepter que les Terre-Neuviens qui y travaillaient demeurent en poste. Voilà où était la différence.

**Le sénateur Forrestall:** J'aurais pu parier qu'il ne raterait pas une telle occasion.

J'aimerais attirer de nouveau l'attention des témoins sur la question de savoir s'ils se sont penchés ou non sur l'impact éventuel du phénomène sur les mouvements du brut. À votre avis, est-il important?

**M. Greenhill:** Vous avez certainement été actif sur la côte est.

**M. May:** Je crois que le point sur lequel je continue de vouloir insister c'est que, tant que nous saurons maintenir une forte proportion d'emplois canadiens sur ces bateaux—

**Le sénateur Forrestall:** Vous n'avez pas répondu à ma question. Ma question concerne les équipages qui travaillent sur ces bateaux maintenant. Dites-nous qui ils sont.

**M. May:** Pour la majeure partie, des équipages canadiens. Je ne suis pas certain de la composition précise des équipages des deux navires que vous avez mentionnés mais, en général, si un navire s'apprête à se lancer dans le cabotage, il sera tenu de posséder un équipage canadien à moins qu'il n'y ait pas de marins canadiens de disponibles ou qu'il existe d'autres facteurs tout à fait particuliers qui l'en exonèrent.



[Text]

**Senator Forrestall:** Is the department monitoring this closely?

**Mr. Greenhill:** Yes, we are.

**Senator Forrestall:** Can you tell us when you issued the waiver permit?

**Mr. Greenhill:** When I say we monitor it closely, I did not mean myself, but we were working through our Newfoundland office. The industrial sector consultant responsible for the construction industry, is monitoring that quite closely.

**Senator Forrestall:** You are suggesting to me then that in fact it is very important to the ministry?

**Mr. Greenhill:** Yes.

**Senator Forrestall:** I am sorry you did not have a couple of weeks notice, but I can nail you to the cross.

**Mr. Chairman,** I find it somewhat regrettable that we have invited these two gentlemen to come out because it is equally frustrating for at least myself, and it must be a little bit more frustrating for these gentlemen not being able to anticipate our questions. It is a very important matter. I appreciate their coming. I thank them very much.

**The Chairman:** Senator Graham.

**Senator Graham:** I have to apologize to the witnesses for the lack of notice and preparation time. I would have appreciated it. I am sure we all would have, if you had time to prepare a statement and explain to us the ramifications of the Department of Employment and Immigration with respect to this legislation.

I want you gentlemen to know that even if we do not take ourselves too seriously as individuals, we take our work very seriously. I think this is an excellent and regrettable example of how things can go awry when we get in too much of a rush.

**The Chairman:** Thank you very much Senator Graham. I appreciate that. That is it for the night.

The Senate will be in touch with you with respect to your responses.

That concludes discussion of Bill C-33 for tonight. Further evidence will begin tomorrow morning at nine o'clock. This committee will now go in-camera to complete the first draft of the restudy of C-62.

The committee adjourned.

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Est-ce que le ministère suit cela de près?

**M. Greenhill:** Absolument.

**Le sénateur Forrestall:** Pouvez-vous nous dire quand vous avez émis la dérogation?

**M. Greenhill:** Lorsque je dis que le ministère suit la situation de près, je ne veux pas dire moi personnellement; en fait nous avons agi par l'intermédiaire de notre bureau de Terre-Neuve. Le consultant du secteur industriel responsable de l'industrie de la construction surveille les choses de relativement près.

**Le sénateur Forrestall:** Vous me portez alors à croire que, en fait, cela est très important pour votre ministère.

**M. Greenhill:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** Je regrette que vous n'ayez pas été avertis une couple de semaines à l'avance, mais je pourrais vous tenir en haleine.

Monsieur le président, je trouve quelque peu regrettable que, dans les circonstances, nous ayons invité ces deux messieurs à venir ici car cela est frustrant, tout au moins pour moi, et, je pense, encore certainement un peu plus pour les témoins eux-mêmes puisqu'ils ne pouvaient prévoir nos questions. La questions dont nous débattons est très importante. J'apprécie tout de même qu'ils soient venus et les en remercie.

**Le président:** Sénateur Graham?

**Le sénateur Graham:** Je désire m'excuser auprès des témoins: ils n'ont pas eu le préavis ni le temps de préparation nécessaires. Si tel n'avait pas été le cas, et si vous aviez eu le temps de préparer un exposé et de nous expliquer les ramifications du ministère de l'Emploi et de l'Immigration à l'égard du projet de loi, j'aurais été content et, j'en suis sûr, nous l'aurions tous été.

Je veux toutefois, messieurs, que vous sachiez que même si nous ne nous prenons pas très au sérieux en tant qu'individus, nous prenons notre travail très au sérieux. Je crois que c'est là un excellent, mais regrettable exemple de la façon dont les choses peuvent parfois tourner lorsque nous agissons avec trop de précipitation.

**Le président:** Sénateur Graham, je vous remercie. Je m'en rends bien compte. Ce sera tout pour ce soir.

Le Sénat communiquera avec vous au sujet de vos réponses.

Ceci met fin à nos délibérations sur le projet de loi C-33 pour ce soir. Nous entendrons d'autres témoins demain matin à compter de neuf heures. Le comité se réunira maintenant à huis clos pour mettre la dernière main à la première ébauche de la revue du projet de loi C-62.

La séance est levée.









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

#### WITNESSES—TÉMOINS

*From the Canadian Offshore Vessels Operators Association:*

Donald A. MacLeod, General Counsel, Secunda Marine Services Limited.

*From the Department of Employment and Immigration:*

Jim May, Chief, Immigration and Visitor Program;

Dave Greenhill, Foreign Workers Policy and Program.

*De la «Canadian Offshore Vessels Operators Association»:*

Donald A. MacLeod, conseiller juridique principal, Secunda Marine Services Limited.

*Du ministère de l'Emploi et de l'Immigration:*

Jim May, chef, Programme pour les immigrants et les visiteurs;

Dave Greenhill, Politiques et programmes sur les travailleurs étrangers.





Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992

SENATE OF CANADA

---

SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

**Transport and  
Communications**

**Transports et  
des communications**

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER

---

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER

---

Thursday, June 18, 1992

Le jeudi 18 juin 1992

Issue No. 25

Fascicule n° 25

**Fourth Proceedings on:**

**Quatrième fascicule concernant:**

Examination of Bill C-33, An Act respecting the  
use of foreign ships and non-duty paid ships  
in the coasting trade

---

Étude du Projet de loi C-33, Loi concernant  
l'utilisation de navires étrangers et de navires non  
dédouanés pour le cabotage

---

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, *Chairman*

The Honourable B. Alasdair Graham, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	MacDonald ( <i>Halifax</i> )
Buchanan	*Murray (or Lynch-Staunton)
DeWare	Perrault
Forrestall	Petten
*Frith (or Molgat)	Rossiter
Gigantès	Sylvain

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président:* L'honorable Donald H. Oliver

*Vice-président:* L'honorable B. Alasdair Graham

et

Les honorables sénateurs:

Adams	MacDonald ( <i>Halifax</i> )
Buchanan	*Murray (ou Lynch-Staunton)
DeWare	Perrault
Forrestall	Petten
*Frith (ou Molgat)	Rossiter
Gigantès	Sylvain

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

*Changes in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Rossiter substituted for that of the Honourable Senator Spivak (June 18, 1992).

The name of the Honourable Senator DeWare substituted for that of the Honourable Senator Eyton (June 18, 1992).

The name of the Honourable Senator Perrault substituted for that of the Honourable Senator Stewart (June 18, 1992).

*Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Rossiter est substitué à celui de l'honorable sénateur Spivak (le 18 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur DeWare est substitué à celui de l'honorable sénateur Eyton (le 18 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Perrault est substitué à celui de l'honorable sénateur Stewart (le 18 juin 1992).



**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Thursday, May 21, 1992:

“Resuming the debate on the motion of the Honourable Senator Rossiter, seconded by the Honourable Senator DeWare, for the second reading of Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade.

After debate,

The question being put on the motion, it was adopted.

The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Rossiter moved, seconded by the Honourable Senator DeWare, that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.”

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du jeudi 21 mai 1992:

«Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Rossiter, appuyée par l'honorable sénateur DeWare, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage.

Après débat,

La motion, mise au voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Rossiter propose, appuyée par l'honorable sénateur DeWare, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise au voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Gordon L. Barnhart

*Clerk of the Senate*

## MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, JUNE 18, 1992  
(33)

## [Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in room 250 East Block, at 9:13 a.m., the Chairman, the Honourable Donald H. Oliver, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Buchanan, Forrestall, Graham, Oliver, Perrault, Rossiter and Sylvain (8).

*Other Senator present:* The Honourable Senator Thériault.

*In attendance:* Mr. Jean-Luc Bourdages from the Research Branch of the Library of Parliament; Professor Hudson Janisch of the Faculty of Law, University of Toronto, Counsel to the Committee, Susan Alter and René Lemieux from the Research Branch of the Library of Parliament and Mr. Bruce Carson.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 21, 1992, the Committee continued its examination of Bill C-33, *An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade*.

## Witnesses:

*From the Shipping Federation of Canada:*

Captain Frank Nicol, President.

*From the Canadian Merchant Service Guild:*

Maury R. Sjoquist, National President;

Lawrence Dempsey, National Secretary-Treasurer.

*From the Canadian Lake Carriers Association and the Canadian Lake Bulk Carriers:*

George Miller, President;

David Gardiner, Chairman.

*From the Council of Forest Industries of British Columbia:*

Tom Culham, Vice-President, Transportation.

*From the Council of Maritime Affairs:*

John J. Fuchs, Executive Director;

George Miller, President, Canadian Lake Carriers Association;

Maury R. Sjoquist, National President, Canadian Merchant Service Guild.

*From the Seafarers' International Union of Canada:*

Roman Gralewicz, President;

Joseph R. Nuss, Counsel.

## PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 18 JUIN 1992  
(33)

## [Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la pièce 250 de l'édifice de l'Est, à 9 h 13, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Buchanan, Forrestall, Graham, Oliver, Perrault, Rossiter et Sylvain (8).

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Thériault.

*Aussi présents:* M. Jean-Luc Bourdages du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, le professeur Hudson Janisch de la Faculté de droit de l'Université de Toronto, conseiller du Comité, Susan Alter et René Lemieux du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement et M. Bruce Carson.

*Également présents:* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 21 mai 1992, le Comité poursuit l'étude du projet de loi C-33, *Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage*.

## Témoins:

*De la Fédération maritime du Canada:*

Capitaine Frank Nicol, président.

*De la Guilde de la marine marchande du Canada:*

Maury R. Sjoquist, président national;

Lawrence Dempsey, secrétaire-trésorier national.

*De la «Canadian Lake Carriers Association» et du «Canadian Lake Bulk Carriers»:*

George Miller, président;

David Gardiner, directeur général.

*Du «Council of Forest Industries of British Columbia»:*

Tom Culham, vice-président—Transports.

*Du Conseil des affaires maritimes:*

John J. Fuchs, directeur exécutif;

George Miller, président, «Canadian Lake Carriers Association»;

Maury R. Sjoquist, président national, «Guilde de la marine marchande du Canada».

*De la «Seafarers' International Union of Canada»:*

Roman Gralewicz, président;

Joseph R. Nuss, conseiller juridique.



*From the Canadian Marine Officers Union:*

Albert Robillard, President.

Captain Nicol of the Shipping Federation of Canada made an opening statement and answered questions.

Mr. Sjoquist of the Canadian Merchant Service Guild made introductory remarks and with the assistance of Mr. Dempsey answered questions.

At 10:30 a.m. Mr. Gardiner of the Canadian Lake Carriers Association made an opening statement and with the assistance of Mr. Miller answered questions.

At 11:00 a.m. Mr. Culham of the Council of Forest Industries of British Columbia made introductory remarks and answered questions.

At 11:30 a.m. Mr. Fuchs of the Council of Maritime Affairs made an opening statement and with the assistance of Messrs. Miller and Sjoquist answered questions.

At 12:00 p.m. Mr. Gralewicz of the Seafarers' International Union of Canada and Mr. Robillard of the Canadian Marine Officers Union made introductory remarks and with the assistance of Mr. Nuss answered questions.

At 12:55 p.m. the Committee continued *in camera*.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, March 25, 1992, the Committee continued its examination of the subject-matter of Bill C-62, *An Act respecting telecommunications*.

The Committee considered a draft report.

At 1:30 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

*Du Syndicat canadien des officiers de marine marchande:*

Albert Robillard, président.

Le capitaine Nicol, de la Fédération maritime du Canada, fait une déclaration préliminaire et répond aux questions.

M. Sjoquist, de la Guilde de la marine marchande du Canada, fait des remarques préliminaires et, avec l'aide de M. Dempsey, répond aux questions.

À 10 h 30, M. Gardiner, de la «Canadian Lake Carriers Association», fait une déclaration préliminaire et, avec l'aide de M. Miller, répond aux questions.

À 11 heures, M. Culham, du «Council of Forest Industries of British Columbia», fait des remarques préliminaires et répond aux questions.

À 11 h 30, M. Fuchs, du Conseil des affaires maritimes, fait une déclaration préliminaire et, avec l'aide de MM. Miller et Sjoquist, répond aux questions.

À midi, M. Gralewicz, de la «Seafarers' International Union of Canada», et M. Robillard, du Syndicat canadien des officiers de marine marchande, font des remarques préliminaires et, avec l'aide de M. Nuss, répondent aux questions.

À 12 h 55, le Comité continue à huis clos.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 25 mars 1992, le Comité continue son étude du projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications.

Le Comité étudie un rapport provisoire.

À 13 h 30, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

ATTESTÉ:

*Le greffier du Comité*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*

## EVIDENCE

Ottawa, Thursday, June 18, 1992

[Text]

The Standing Senate Committee on Transportation and Communications, to which was referred Bill C-33, respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade, met this day at 9:00 a.m. to give consideration to the bill.

**Senator Donald H. Oliver** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** I will call this session to order. I want to welcome everyone here this morning. In particular, I want to welcome Captain Frank Nicol, President of the Shipping Federation of Canada.

This morning we are continuing our consideration of Bill C-33, an act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade.

Captain Nicol, I would invite you to make your presentation, and then we will proceed to ask you some questions.

**Captain Frank Nicol, President, Shipping Federation of Canada:** The Shipping Federation is an association incorporated by act of Parliament in 1903. We represent the owners, operators, charterers and agents of ships engaged in Canada's overseas trade.

We have 75 members, all Canadian. We represent the interests of approximately 300 steamship lines. We have membership throughout Eastern Canada, including the Eastern Arctic, East Coast ports and the Great Lakes.

We are here to reaffirm support for the bill as it came out of the House of Commons.

I do not have an awful lot to say about the bill. We like it in its present form. I am willing to answer questions.

We are particularly pleased to see the in-transit clause for the cruise line ships. Cruise business is very important to our members.

We have worked for many years to build this business. We have quite a few ships coming to Canada now. These ships bring passengers who go ashore and spend a lot of money in the various ports in Canada. So in addition to the shipping side of the business, they certainly introduce much-needed dollars to the tourist industry in the various ports.

We were pleased to see the in-transit clause has been inserted. It will allow a ship to go from Montreal-Boston-Que-

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le jeudi 18 juin 1992

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-33 concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage, se réunit aujourd'hui à 9 h pour étudier le projet de loi.

**Le sénateur Donald H. Oliver** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** La séance est ouverte. Je souhaite la bienvenue à tous ce matin, et plus particulièrement au capitaine Frank Nicol, président de la Fédération maritime du Canada.

Nous poursuivons ce matin notre étude du projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage.

Capitaine Nicol, je vous invite à présenter votre exposé. Nous vous poserons ensuite des questions.

**Le capitaine Frank Nicol, président, Fédération maritime du Canada:** La Fédération maritime du Canada est une association constituée en vertu d'une loi du Parlement en 1903. Nous représentons les armateurs, les exploitants, les affréteurs et les agents de navires qui s'occupent de commerce extérieur pour le Canada.

Nous comptons 75 membres, tous canadiens. Nous représentons les intérêts d'environ 300 sociétés de transport maritime. Nous avons des membres partout dans l'Est du Canada, y compris dans l'Est de l'Arctique, dans les ports de la côte est et dans les Grands Lacs.

Nous sommes venus répéter que nous appuyons le projet de loi adopté par la Chambre des communes.

Je n'ai pas grand-chose à dire au sujet du projet de loi que nous aimons dans sa forme actuelle. Je suis disposé à répondre à des questions.

Nous sommes particulièrement heureux de la disposition relative aux escales de transit dans le cas des navires de croisière. Les croisières sont très importantes pour nos membres.

Nous avons travaillé pendant des années pour bâtir ce secteur d'activité. Le Canada accueille de nombreux navires dont les passagers dépensent beaucoup d'argent dans les divers ports du Canada. En plus de l'aspect transport maritime de ce secteur d'activité, ces passagers injectent certainement de l'argent dont on a énormément besoin dans l'industrie touristique des divers ports.

Nous sommes heureux de voir qu'on a ajouté la disposition relative aux escales de transit, ce qui permettra à un navire de



[Text]

bec-Montreal, provided that Quebec was not used as a terminal port.

Our other concern, which was in a previous bill, was the 14-day waiting period for the waiver. We are pleased to see that is not in the current bill, and we hope it will not be reintroduced.

Once again, I reaffirm our support for the bill.

**The Chairman:** The last area that you commented on, the 14-day waiting period, is something that has come up repeatedly with virtually every witness. Can you tell me why you like the way Bill C-33 is now structured, without the 14-day waiting period? What is the advantage to you and your association?

**Mr. Nicol:** The 14-day waiting period is impractical. A shipowner will not wait around for 14 days to ensure his ship is chartered. He is unsure whether his ship will be employed, so he will just not wait. These ships may cost \$10,000, 20,000 or \$30,000 a day. He will not wait around for 14 days.

As well, this creates problems for the shipper at times. If he has a large inventory he wants to move, he must wait 14 days to move that cargo.

Perhaps I could give you an example. Some time ago a company was drilling on the Grand Banks. This particular company supplied two oil drill supply ships. The drilling was coming to an end and this company had arranged for these ships to do other business within Canada and to move to another charter within Canada. That very day, the rig struck oil and the two ships were immediately employed at the site and were not free to go to the new business. This company had to search for two ships immediately to get that business. It had to go into the international market to get the ships and bring them in. To do this with a 14-day waiting period would have been impractical. They would have probably lost the charter.

**The Chairman:** Was there not a provision in a case of an emergency, to dispense with the 14 days?

**Mr. Nicol:** To the best of my knowledge, no, but perhaps there was. I am unaware of it. This was in the previous bill; it was not in this bill. I think it was Bill C-58 or Bill C-52.

**Senator Forrestall:** I appreciate your comments and your observations. I want to reassure you immediately that there most certainly is a capacity, in the event of a lengthy list of emergencies, to move outside of the 14-day waiting period.

[Traduction]

faire le parcours Montréal-Boston-Québec-Montréal, à condition que Québec ne serve pas de terminus.

Notre autre préoccupation, soulevée par un projet de loi précédent, portait sur la période d'attente de 14 jours pour la dispense. Nous sommes heureux de voir que le projet de loi à l'étude ne contient pas cette disposition et nous espérons qu'elle n'y reviendra pas.

Je répète une fois de plus que nous appuyons le projet de loi.

**Le président:** À peu près tous les témoins ont abordé aussi le dernier point que vous avez abordé, soit la période d'attente de 14 jours. Pouvez-vous me dire pourquoi vous aimez la formulation actuelle du projet de loi C-33, sans la période d'attente de 14 jours? Quel avantage cela présente-t-il pour votre association et vous-même?

**M. Nicol:** La période d'attente de 14 jours n'est pas pratique. Un armateur n'attendra pas 14 jours pour s'assurer que son navire est affrété. Il ne sait pas si son navire sera utilisé, et il ne se contentera pas d'attendre. Ces navires peuvent coûter 10 000 \$, 20 000 \$ ou 30 000 \$ par jour. Il n'attendra pas 14 jours.

Cela crée aussi des problèmes parfois pour l'expéditeur qui, s'il a un volume important à transporter, doit attendre 14 jours.

Je pourrais peut-être vous donner un exemple. Il y a quelque temps, une entreprise forait sur les Grands Bancs. L'entreprise en question fournissait deux ravitailleurs de plate-forme de forage. Le forage tirait à sa fin et l'entreprise en question avait pris des mesures pour que les navires fassent autre chose au Canada et acceptent un autre affrètement au Canada. Le jour même, la plate-forme a découvert du pétrole, et les deux navires ont été employés sur-le-champ et n'ont pu s'occuper de la nouvelle clientèle. La société en question a dû chercher sur-le-champ deux navires à cette fin, sur le marché international. Une période d'attente de 14 jours dans ce cas aurait été peu pratique. L'entreprise aurait probablement perdu l'affrètement.

**Le président:** N'y avait-il pas une disposition qui, en cas d'urgence, dispensait des 14 jours?

**M. Nicol:** Pas à ma connaissance, mais il y en avait peut-être une. Je ne sais pas. C'était dans le projet de loi précédent, mais pas dans celui-ci. Je crois qu'il s'agissait du projet de loi C-58 ou C-52.

**Le sénateur Forrestall:** Je comprends vos propos. Je vous rassure dès maintenant: il est certainement possible, en cas d'urgence, d'éviter la période d'attente de 14 jours.

[Text]

The reasons for keeping the 14-day waiting period, in my opinion, are overwhelming and so much more important than those for excluding it from the bill.

One of the effects or impacts of the legislation as it is now written, lies in the area of foreign crews working in Canada who have, to say the least, a very different type of relationship with Canada Immigration. They work outside of the restrictions of the Canada Labour Code. Could we have the benefit of your experience in this particular area. Is there not some unfairness that occurs when a waiver is sought for a trip and that trip turns into six or eight trips; in other words, where a six-day voyage and turns out to be 30 or 60 days of work and no Canadians are on that crew? Is there not something wrong with that? Perhaps we could correct it in the bill.

**Mr. Nicol:** First of all, with regard to the Canada Labour Code, the crews on all ships coming here are properly qualified. They meet Canadian regulations such as the ship's deck-watch regulations, which are purely Canadian, the safe-manning regulations, which are Canadian regulations, and ships trading in Canada must comply with regulations that are more stringent than those found in international trading.

With regard to a ship coming in on a short trip of a week's duration or two weeks' duration and then going on to make several trips, I thought there was a provision that if someone misdeclared the intent or made a misdeclaration of the type of voyage they were making, penalties would be brought to bear. That would prohibit this kind of abuse.

We certainly do not approve of abuse. There may be cases where it goes on because there is no Canadian ship available.

**Senator Forrestall:** The abuse would not necessarily be deliberate. This is what disturbs me. The salt trade out of Nova Scotia is one example. Another example would be the storage tanker and its little offloader that toots back and forth to Portland, Maine. It operates in Canadian waters with an extended waiver with respect to crews. Does that seem fair in the long run?

**Mr. Nicol:** Was the small feeder ship under a waiver, or was it the storage ship?

**Senator Forrestall:** Both.

**Mr. Nicol:** If the feeder ship was going from Canada to Portland, Maine, it would be an international voyage and would not contravene the legislation.

**Senator Forrestall:** That is part of my point. Portland, Maine, for this purpose, is not construed as a foreign port. It is construed as a Canadian port because the oil it is transporting is going into the pipeline and up to Montreal for refining. It is merely taking a circuitous route into Canada, for example, in

[Traduction]

Les raisons qui justifient le maintien de la période d'attente de 14 jours sont irrésistibles et tellement plus importantes que celles qui justifieraient de l'exclure du projet de loi.

Dans sa forme actuelle, la mesure législative a des répercussions notamment sur les équipages étrangers qui travaillent au Canada et qui ont, c'est le moins qu'on puisse dire, une relation très différente avec Immigration Canada. Ils échappent à l'application du Code canadien du travail. Pourriez-vous nous faire part de votre expérience à cet égard. N'est-il pas un peu injuste qu'une dispense pour un voyage se transforme en six ou huit voyages? Autrement dit, lorsqu'un voyage de six jours se transforme en 30 ou 60 jours de travail et qu'aucun Canadien ne fait partie de l'équipage? N'y a-t-il pas quelque chose de mal à cela? Nous pourrions peut-être corriger la situation dans le projet de loi.

**M. Nicol:** Tout d'abord, en ce qui a trait au Code canadien du travail, les équipages de tous les navires qui entrent au Canada sont dûment qualifiés. Ils satisfont aux règlements canadiens comme ceux qui ont trait au personnel de pont, et à la sécurité, règlements purement canadiens, sans oublier que les navires qui entrent au Canada doivent se conformer à des règlements plus sévères que ceux que l'on retrouve sur la scène internationale.

Quant aux navires qui font un bref voyage d'une semaine ou deux et qui en font ensuite plusieurs, je croyais que la mesure à l'étude contenait une disposition prévoyant des pénalités en cas de fausse déclaration sur les intentions ou le genre de voyage effectué. Cette disposition interdirait ce genre d'abus.

Nous n'approuvons certes pas l'abus. Il peut y en avoir lorsqu'aucun navire canadien n'est disponible.

**Le sénateur Forrestall:** L'abus ne serait pas nécessairement délibéré et c'est ce qui me trouble. Le commerce du sel en Nouvelle-Écosse en est un exemple. Le pétrolier-entrepôt et son petit navire auxiliaire qui fait la navette à Portland en seraient un autre. Le navire opère dans les eaux canadiennes et bénéficie d'une dispense prolongée en ce qui a trait aux équipages. Cela semble-t-il juste à long terme?

**M. Nicol:** Le petit ravitailleur bénéficiait-il d'une dispense ou s'agissait-il du navire-entrepôt?

**Le sénateur Forrestall:** Les deux.

**M. Nicol:** Si le ravitailleur se rend du Canada à Portland, au Maine, il s'agit d'un voyage international qui n'enfreint pas la législation.

**Le sénateur Forrestall:** C'est en partie ce que je veux dire. Pour les fins de l'exemple, Portland, au Maine, est considéré non pas comme un port étranger, mais comme un port canadien parce que le pétrole transporté est transbordé dans le pipeline et transporté à Montréal pour être raffiné. Il fait sim-



[Text]

the wintertime when it might be difficult to get up the St. Lawrence.

**Mr. Nicol:** I am unaware of the specifics of this particular case.

**The Chairman:** We have had evidence on that matter, and what Senator Forrestall says is correct.

**Mr. Nicol:** It is construed as a Canadian cargo, though it goes through a pipeline; it is not refined, and nothing is done to it in Maine; it just goes straight through the pipeline? I am surprised Canadian ship owners have not brought this to your attention. If it contravenes the regulations, then certainly something should be done. We do not want to live outside of the regulations or the law.

I find this difficult to understand. I do not have the evidence before me. I do not know what was said or the particulars of this case.

**Senator Perrault:** I have before me a most attractive brochure advertising international cruises; the OdessaAmerica Cruise Company along the St. Lawrence and the Saguenay. It is international only by virtue of the fact that the cruises stop at St. Pierre and Miquelon when the weather is okay. Having that St. Pierre and Miquelon stop on the tour appears to make it possible for what is essentially a Russian or Ukrainian vessel to operate in our waters. Is that unfair competition for the Canadian cruise industry and for those employees of the cruise industry who are trying to earn a living?

That is a very narrow and technical point that if the weather permits, they stop at St. Pierre. The cruises start at \$2,258. That is a lot of revenue, is it not?

Incidentally, it says in the newspaper advertisement that this particular operation is Quebec licenced. What does "Quebec licenced" mean?

**Mr. Nicol:** I am not sure, but perhaps it has to do with gaming on some of the ships. There was a problem with gaming machines on some of these ships because they did not have a licence.

**Senator Graham:** Somebody had undertaken, Senator Perrault, to provide us with an answer to that.

**Senator Perrault:** We still have not received it.

**Mr. Nicol:** I am not familiar with the Quebec licence. Perhaps I could address the other parts of your question, senator.

The current bill says a stop for an emergency or some such occurrence, does not count as a stop in a foreign port.

[Traduction]

plement un détour vers le Canada, par exemple, en hiver lorsque le Saint-Laurent est difficile à remonter.

**M. Nicol:** Je ne connais pas les détails du cas dont vous parlez.

**Le président:** Nous avons entendu des témoignages à ce sujet et ce que dit le sénateur Forrestall est vrai.

**M. Nicol:** Le pétrole est considéré comme une cargaison canadienne, même s'il est transporté par pipeline. Il n'est pas raffiné et ne subit aucune transformation au Maine. Il ne fait que transiter dans le pipeline? Je suis étonné que des armateurs canadiens ne vous l'aient pas signalé. Si cela enfreint le règlement, il faudrait certes faire quelque chose. Nous ne voulons pas enfreindre la législation ou la réglementation.

Je trouve cela difficile à comprendre. Je n'ai pas le témoignage devant moi. Je ne sais pas ce qu'on a dit et je ne connais pas les détails de l'affaire.

**Le sénateur Perrault:** J'ai devant moi une brochure des plus intéressantes où l'on annonce des croisières internationales, celle de l'OdessaAmerica Cruise Company, sur le Saint-Laurent et le Saguenay. La croisière n'est internationale que parce que le navire fait escale à Saint-Pierre-et-Miquelon lorsque le temps le permet. L'escale à Saint-Pierre-et-Miquelon semble permettre à ce qui est essentiellement un navire russe ou ukrainien d'opérer dans nos eaux. S'agit-il d'une concurrence injuste pour l'industrie canadienne de la croisière et pour ses employés qui essaient de gagner leur vie?

Il s'agit là d'un point très précis et technique: si le temps le permet, le navire fait escale à Saint-Pierre. Le prix de la croisière commence à 2 258 \$, ce qui est beaucoup, n'est-ce pas?

En passant, on dit dans l'annonce publiée dans le journal que cette entreprise a une licence du Québec. Que veut dire l'expression «licence du Québec»?

**M. Nicol:** Je ne suis pas sûr, mais cela a peut-être trait aux jeux et paris sur certains des navires. Les machines à jeux sur certains de ces navires posaient un problème parce qu'on ne détenait pas de licence.

**Le sénateur Graham:** Quelqu'un s'est chargé de nous répondre à ce sujet, sénateur Perrault.

**Le sénateur Perrault:** Nous n'avons pas encore reçu de réponse.

**M. Nicol:** Je ne connais pas très bien la licence du Québec. Je pourrais peut-être répondre aux autres parties de votre question, sénateur.

Le projet de loi à l'étude précise qu'une escale d'urgence, par exemple, ne compte pas comme escale dans un port étranger.

[Text]

**Senator Perrault:** If the engine has broken down and they tow the ship to Boston, that is not regarded as international?

**Mr. Nicol:** Yes.

With regard to this particular cruise, there are no Canadian cruise ships doing this at the moment. We do not have an international cruise. We must realize that these are international cruises. We have people flying from abroad, coming into Montreal or Halifax International Airport. They join the ships there, and they do a round trip. This, generally speaking, is not confined to local traffic.

People in Montreal and Quebec really do not want to cruise the Saguenay. They want to go to the Bahamas or somewhere else. So, we are looking at tourists coming into the country.

Canada does not have ships to do this. We have, generally speaking, a tour boat operation. So, we are not taking money or business away from Canadians.

**Senator Perrault:** Yet in previous testimony there were indications that a company is prepared to schedule a great many cruises in the next year or two on the East Coast. Have you heard about that?

**Mr. Nicol:** There may be some tour boats, but to the best of my knowledge, there are no Canadian ships capable of doing an international voyage with passengers.

**Senator Perrault:** I do not mean international in terms of going vast distances, but rather to exploit the tour opportunities which exist on the East Coast and the St. Lawrence.

**Senator Graham:** Going from Quebec to St. Pierre to Sydney, as an example.

**Senator Perrault:** That is precisely it.

**Mr. Nicol:** These tour boats are small. They do not provide the same facilities that a large passenger cruise vessel does with discos and swimming pools and cinemas. Passengers join for the fun on the ship, not just to go from one place to another. They see the scenery, but they also want to participate in the activities on the ships. There are lectures; you can learn to speak a foreign language. All kinds of interesting activities take place on these ships, and we cannot supply that.

**Senator Perrault:** It is a major growth industry in Canada; it certainly is on the West Coast.

The motor vessel *Gruziya* has a swimming pool, a bar, a sauna, and a hospital. I am reading from this exciting brochure I mentioned earlier. I am sure a great many people are buying the tours.

[Traduction]

**Le sénateur Perrault:** En cas de panne de moteur et si l'on remorque le navire à Boston, cela n'est pas considéré comme une escale internationale?

**M. Nicol:** En effet.

En ce qui concerne la croisière en question, il n'y a actuellement aucun navire canadien qui fait cela pour le moment. Nous n'avons pas de croisière internationale. Il ne faut pas oublier qu'il s'agit de croisières internationales. Les gens atterrissent à l'aéroport international de Montréal ou de Halifax, en provenance de l'étranger. Ils embarquent à ces endroits et effectuent un aller-retour ce qui, en général, n'est pas limité au trafic local.

Les habitants de Montréal et de Québec ne veulent pasfaire de croisière sur le Saguenay en réalité. Ils veulent plutôt se rendre aux Bahamas ou ailleurs. Nous parlons donc de touristes qui arrivent de l'étranger.

Le Canada n'a pas de navire dans ce secteur. Nous exploitons en général des bateaux d'excursion. Nous n'enlevons donc pas d'argent ou de clients à des Canadiens.

**Le sénateur Perrault:** Un témoin précédent a toutefois indiqué qu'une entreprise est prête à organiser de nombreuses croisières sur la côte est dans un an ou deux. En avez-vous entendu parler?

**M. Nicol:** Il y a peut-être quelques bateaux d'excursion, mais sauf erreur, il n'y a pas de navire canadien capable d'effectuer un voyage international avec des passagers.

**Le sénateur Perrault:** Je ne parle pas de voyage international au long cours, mais plutôt d'exploiter les possibilités de croisière offertes par la côte est et le Saint-Laurent.

**Le sénateur Graham:** De Québec à Saint-Pierre à Sydney, par exemple.

**Le sénateur Perrault:** Précisément.

**M. Nicol:** Ces bateaux d'excursion sont petits et n'offrent pas les mêmes services qu'un gros navire de croisière avec ses discothèques, ses piscines et ses cinémas. Les passagers qui y embarquent cherchent à s'amuser et non pas simplement à se rendre d'un endroit à un autre. Ils apprécient les panoramas, mais veulent aussi participer aux activités sur le navire. Il y a des conférences. On peut apprendre une langue étrangère. On offre toutes sortes d'activités intéressantes sur ces navires et nous ne pouvons pas les offrir.

**Le sénateur Perrault:** Il s'agit d'une importante industrie de croissance au Canada. C'est certainement le cas sur la côte ouest.

Le navire à moteur *Gruziya* a une piscine, un bar, un sauna et un hôpital. Je cite cette brochure intéressante dont j'ai parlé plus tôt. Je suis persuadé que beaucoup de gens achètent les excursions.



[Text]

**Mr. Nicol:** Yes. Most of them are from out of this country. They arrive by air and spend their dollars in Halifax and Montreal and Quebec. They bring a lot of business to this country.

I am on the council of the Board of Trade of Montreal. The board is attempting to get more passenger ships to come to the country because of the hotel situation.

**Senator Perrault:** This particular cruise operation does not trouble you then?

**Mr. Nicol:** Not at all.

**Senator Graham:** How many employees do you have altogether?

**Mr. Nicol:** Within the federation?

**Senator Graham:** Yes.

**Mr. Nicol:** As an organization, we have seven employees in Montreal, and we have district committees in Halifax, Saint John—

**Senator Graham:** Excuse me, 75 in Montreal?

**Mr. Nicol:** Seven employees. Do you mean members of the federation?

**Senator Graham:** Yes.

**Mr. Nicol:** 75 members of the federation. These 75 members represent about 300 steamship lines.

**Senator Graham:** 75 members in total representing 300 steamship lines?

**Mr. Nicol:** Yes.

**Senator Perrault:** Member organizations.

**Mr. Nicol:** Correct. There are steamship companies, agents and charters.

**Senator Graham:** Are you concerned about the 14-day waiver?

**Mr. Nicol:** Yes, indeed senator.

**Senator Graham:** Can you tell us how often the 14-day waiver would have had an adverse effect for you in 1991?

**Mr. Nicol:** I cannot tell you that. I gave you the only instance I know of where it would have had effect. I do not have statistics on that.

**Senator Graham:** How often would you anticipate the 14-day waiver would have an adverse effect for you in 1992 or projected into 1993?

**Mr. Nicol:** There is no way of telling. If there was a way of projecting ahead when these waivers were going to be needed, I am sure it would be of great assistance to the Canadian shipowner, who would have been able to provide a ship for that period. It is difficult to predict.

[Traduction]

**M. Nicol:** En effet. La plupart proviennent de l'étranger. Ils arrivent par avion et dépensent leur argent à Halifax, Montréal et Québec. Ils apportent beaucoup d'activité au Canada.

Je suis membre du conseil du Board of Trade de Montréal, qui essaie d'attirer davantage de navires à passagers à cause de la crise hôtelière.

**Le sénateur Perrault:** L'entreprise de croisière en question ne vous inquiète donc pas?

**M. Nicol:** Pas du tout.

**Le sénateur Graham:** Combien d'employés avez-vous au total?

**M. Nicol:** À la fédération?

**Le sénateur Graham:** En effet.

**M. Nicol:** L'organisation compte sept employés à Montréal et nous avons des comités de district à Halifax, Saint John—

**Le sénateur Graham:** Excusez-moi, 75 à Montréal?

**M. Nicol:** Sept employés. Voulez-vous parler des membres de la fédération?

**Le sénateur Graham:** Oui.

**M. Nicol:** Les 75 membres de la fédération représentent environ 300 sociétés de navigation.

**Le sénateur Graham:** Les 75 membres représentent 300 sociétés de navigation?

**M. Nicol:** En effet.

**Le sénateur Perrault:** Les organisations membres.

**M. Nicol:** En effet. Nous sommes des sociétés de navigation, des agents et des affréteurs.

**Le sénateur Graham:** La dispense de 14 jours vous préoccupe-t-elle?

**M. Nicol:** Oui, sénateur.

**Le sénateur Graham:** Pouvez-vous nous dire combien de fois la dispense de 14 jours aurait eu un effet négatif sur vous en 1991?

**M. Nicol:** Je ne saurais dire. Je vous ai cité le seul exemple que je connaisse où elle aurait eu un effet. Je n'ai pas de statistiques à ce sujet.

**Le sénateur Graham:** Combien de fois prévoyez-vous que la dispense de 14 jours aura un effet négatif sur vous en 1992, ou même en 1993?

**M. Nicol:** Je ne saurais dire. Si l'on pouvait prévoir quand ces dispenses seront requises, je suis sûr que ce serait très utile pour l'armateur canadien qui aurait alors pu fournir un navire pour la période en cause. C'est difficile à prévoir.

[Text]

**Senator Graham:** I gather, if you do not have any striking examples, you could live with the 14-day waiver.

**Mr. Nicol:** No, sir. When we need it, we need it immediately. It is for an emergency situation really. Generally speaking, Canadian ships will be there to provide this service. It is only when they are not there, when an unusual cargo comes up, when something out of the ordinary happens, that Canada does not have a ship to supply. If we do not have the ship, why wait 14 days? It will delay everyone, including Canadian shippers, the cargo interests. It is just going to delay business as a whole.

**Senator Graham:** Is it because of the type of ship you are looking for? We understand that there are all kinds of ships that are tied up and not being used.

**Mr. Nicol:** Very often I believe it could be the type of ship. You may need a specialized ship for a particular cargo.

**Senator Perrault:** Can you envision any circumstances by which there would be a deliberate move to get an offshore ship on the emergency because the wages paid the crews are less, or it is a less costly way to acquire the services of that company?

**Mr. Nicol:** No, sir, I believe the Canadian shipowners would be watching that carefully. This will not happen.

**Senator Perrault:** I think it is a concern of many of the marine workers that they are going to contract for the services of a vessel whose crew members, in some cases, may be exploited in relation to Canadian labour standards.

**Mr. Nicol:** I am not sure if exploited is correct, but I know that the offshore crews are cheaper.

**Senator Perrault:** We had one example on the west coast recently. It was an utter disgrace. The crew was literally starving and had not been paid for four months. That has to be a concern of any of us.

**Mr. Nicol:** Yes, but I think that is by far the exception. That cannot be taken as how ships are run in international trade. They are governed by flag administrations that are subject to all kinds of rules and regulations. The occasional one slips through the net, but as an industry we do not wish to see that kind of ship on our coast. We cannot afford to have substandard ships with substandard crews around.

**Senator Perrault:** So you think that is not a valid concern?

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** J'en conclus que si vous n'avez pas d'exemple frappant, vous pourriez vous accommoder de la dispense de 14 jours.

**M. Nicol:** Non, monsieur. Lorsqu'il nous la faut, c'est sur-le-champ. Ce n'est pas pour une situation d'urgence en réalité. En règle générale, il y aura des navires canadiens pour fournir le service en question. C'est seulement lorsqu'il n'y en a pas, qu'il se présente une cargaison inusitée, qu'il se produit quelque chose d'inhabituel, que le Canada n'a pas de navire à fournir. Si nous n'avons pas de navire, pourquoi attendre 14 jours? Cela retardera tout le monde, y compris les expéditeurs canadiens qui ont une cargaison à expédier. Cela retardera simplement toute l'affaire.

**Le sénateur Graham:** Est-ce à cause du genre de navire que vous recherchez? Nous croyons savoir qu'il y a toutes sortes de navires au mouillage qui ne servent pas.

**M. Nicol:** Il pourrait très souvent s'agir du genre de navire. On peut avoir besoin d'un navire spécialisé pour une cargaison particulière.

**Le sénateur Perrault:** Pouvez-vous imaginer des circonstances où l'on chercherait délibérément à obtenir un navire étranger en cas d'urgence parce que les équipages sont moins bien payés, ou s'agit-il d'une façon moins coûteuse de retenir les services de la société en cause?

**M. Nicol:** Non, monsieur. Je crois que les armateurs canadiens suivraient la situation de très près. Cela ne se produira pas.

**Le sénateur Perrault:** Je crois que beaucoup de marins craignent que l'on ne retienne à contrat les services d'un navire dont les membres d'équipage peuvent être exploités dans certains cas par rapport aux normes de travail du Canada.

**M. Nicol:** Je ne sais pas si le mot exploité est juste, mais je sais que les équipages étrangers coûtent moins cher.

**Le sénateur Perrault:** Nous avons eu récemment sur la côte ouest un exemple qui était pure disgrâce. L'équipage crevait littéralement de faim et n'avait pas été payé depuis quatre mois. Cela devrait nous préoccuper tous.

**M. Nicol:** En effet, mais je crois que c'est de loin l'exception. On ne peut en conclure que c'est ainsi qu'on exploite des navires sur la scène internationale. Ils sont régis par des administrations assujetties à toutes sortes de règles et de règlements. Il arrive à l'occasion qu'un cas échappe à la réglementation, mais l'industrie ne veut pas voir ce genre de navire sur nos côtes. Nous n'avons pas les moyens de laisser naviguer des navires et des équipages qui ne sont pas conformes aux normes.

**Le sénateur Perrault:** Vous croyez donc que cette préoccupation n'est pas justifiée?



[Text]

**Mr. Nicol:** That is not a valid concern. Today, with the Canadian inspections being beefed up, Canada is now under a port state control inspecting a minimum of 25 per cent of ships coming to Canada and all tankers to see that they meet international standards. If they do not, these ships are stopped and held in port until they meet our standards. I do not think that is a consideration.

With regard to Canadian crews, I can understand how the unions feel about this, but I am trying to tell you today that it does not make any difference. They are not going to get that business anyway. The business just will not come if we do not use international shipping. That is business gone and the people who will lose will be the shipping agents, charterers, operators and the tourist industry. That is what will happen in that sector.

**Senator Graham:** This legislation has been around in one form or another for quite awhile. Will it make much difference if this legislation, in its present form or amended, did not pass until September of October?

**Mr. Nicol:** In other words, we would continue with the legislation we have now?

**Senator Graham:** Presumably.

**Mr. Nicol:** Presumably we could live with that. Yes, I suppose so. The legislation has been in the works for so long now that I think everyone would like to see it tied down firmly, but we could wait a few months longer.

**Senator Forrestall:** I want to draw to the witness' attention some of the provisions with regard to what is exempted and under what circumstance. I think we are comparing apples and oranges. I think you have a fear that is simply non-existent in the act. I am sure you are familiar with the act, but let me refresh your memory. Exempted are fishing vessels, research activity, vessels sponsored by foreign governments that have sought and received the consent of the Secretary of State for External Affairs to conduct marine scientific research, salvage operations and pollution prevention authorized vessels. The act is very specific in saying that nothing in it shall preclude any vessel coming into Canadian waters to offer assistance in times of distress. There are exemptions with respect to operations permitted under the United States Wreckers Act. DEW line sites are exempted.

In clause 4, without getting into it in detail, the act directs that the minister shall issue a licence where the minister is satisfied that the agency has determined that no Canadian ship or non-duty paid ship, is suitable and available.

I do not understand this delay of activity. Subclause (b) refers to where the activity described in the application entails

[Traduction]

**M. Nicol:** Non. Aujourd'hui, le Canada resserre les inspections, et les services de contrôle dans les ports inspectent au moins 25 p. 100 des navires qui arrivent au Canada et tous les pétroliers pour s'assurer qu'ils sont conformes aux normes internationales. S'ils n'y satisfont pas, les navires sont arrêtés et gardés à quai jusqu'à ce qu'ils répondent à nos normes. Je ne crois pas que ce soit un facteur.

Quant aux équipages canadiens, je comprends la position des syndicats, mais j'essaie de vous dire aujourd'hui que cela ne fait aucune différence. Il n'obtiendront pas la clientèle en question de toute façon, car elle n'existera tout simplement pas si nous n'utilisons pas de navires internationaux. Elle disparaîtra et ce seront les agents maritimes, les affréteurs, les exploitants et l'industrie touristique qui y perdront. C'est ce qui se passera dans ce secteur d'activité.

**Le sénateur Graham:** La législation à l'étude existe depuis assez longtemps sous une forme ou sous une autre. Si elle n'est pas adoptée dans sa forme actuelle ou modifiée avant septembre ou octobre, cela fera-t-il une grande différence?

**M. Nicol:** Autrement dit, la législation actuelle demeurerait en vigueur?

**Le sénateur Graham:** Disons.

**M. Nicol:** Je suppose que nous pourrions nous en accommoder. La législation est à l'étude depuis tellement longtemps que tout le monde aimerait qu'on en finisse une fois pour toutes, mais nous pourrions attendre encore quelques mois.

**Le sénateur Forrestall:** J'attire l'attention du témoin sur certaines dispositions qui ont trait aux exemptions et à leurs circonstances. Je crois que nous comparons des pommes à des oranges. Je crois que vos craintes ne sont tout simplement pas justifiées devant la loi. Vous la connaissez sûrement très bien, mais permettez-moi de vous rafraîchir la mémoire. Sont exemptés les navires de pêche, les navires de recherche, les navires commandités par un gouvernement étranger qui ont obtenu l'autorisation du Secrétariat d'État aux Affaires extérieures pour effectuer des recherches océanographiques, les navires autorisés à effectuer des opérations de sauvetage et de prévention de la pollution. Il est précisé très clairement dans la loi qu'il n'est pas interdit à un navire qui entre dans les eaux canadiennes de porter secours en cas de détresse. Il y a des exceptions dans le cas des opérations permises par la Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis. Sont aussi exemptés les postes du réseau avancé de préalerte.

Sans entrer dans les détails, l'article 4 porte que le ministre délivre une licence s'il est convaincu que l'Office a déterminé qu'il n'existe pas de navire canadien ou de navire non dédouané qui soit à la fois adapté et disponible.

Je ne comprends pas ce retard. Il est question à l'alinéa b) d'activités qui comportent le transport de passagers par navire.

[Text]

the carriage of passengers by ship. There is no question the cruise line business is very valuable to us and no one is trying to thwart that.

There are all sorts of exemptions and protections. It is just that there does not exist a registry. I stand to be corrected on that. There is not in operation a transparent registry; one that management, labour and other interested parties are able to look at to satisfy themselves that the intent and purpose of the act is being fulfilled and people are not end-running it.

In the absence of that, it is difficult for people like myself to understand how the NTA determines that, for example, there is not a suitable and available ship. If there were 14 days and a Canadian owner had a ship that was finishing a charter in four of five days, he could have made a vessel available. So there is built-in protection when you work it back the other way.

In any event, that is just to reassure you that there are all sorts of exemptions. We are just trying to make it possible for Canadian vessels to be used where there is Canadian work. I do not see anything wrong with it. Someone told us the other day that they moved 500 million board feet of lumber from the west coast of Canada to the east coast. Do not tell me, if that were coming into Montreal or Halifax, that you would not have fixed your charters two years in advance.

**Mr. Nicol:** I doubt that. It depends very much on the market. The market is volatile. If I could predict shipping two years in advance, I would make an awful lot of money. It is very difficult to predict the international marketplace as far as shipping is concerned. There are so many maritime nations competing with each other that it is very difficult.

I was aware that there were exemptions, however this morning I was addressing the commercial side. I thought that was the side we were addressing. If I missed that, I apologize.

With regard to the NTA looking at the availability of ships, this can be accomplished very quickly. It is not as if we have hundreds and hundreds of foreign shipping companies, and the NTA does not have to check with every ship. It need only phone a dozen shipowners, or two dozen, or even a hundred if there were that many. You phone them very quickly and ask them whether they will have the required ship available for this voyage at this time. This can be resolved quickly and there is a mechanism for it. I really do not think that would present a major problem.

**Senator Forrestall:** You are speaking as if that is what could happen. Is that in fact what does happen?

**Mr. Nicol:** That is what happens.

**Senator Forrestall:** They literally pick up the phone?

[Traduction]

Le secteur des croisières a certainement une grande valeur pour nous et personne n'essaie de lui nuire.

Il y a toutes sortes d'exemptions et de protections. Il n'existe tout simplement pas de registre et qu'on me corrige si je me trompe. On ne tient pas de registre transparent que le patronat, les syndicats et d'autres intéressés pourraient consulter pour établir qu'on se conforme à l'esprit et à la lettre de la loi et qu'on ne la contourne pas.

Comme il n'existe pas de registre du genre, il est difficile pour des gens comme moi de comprendre comment l'ONT décide par exemple qu'il n'y a pas de navire adapté et disponible. S'il y avait une période d'attente de 14 jours et si un armateur canadien avait un navire dont l'affrètement se termine dans les quatre ou cinq jours, celui-ci aurait pu être disponible. Il y a donc une protection intégrée si l'on part de l'autre extrémité.

De toute façon, je veux simplement vous rassurer: il y a toutes sortes d'exemptions. Nous essayons tout simplement de permettre qu'on utilise des navires canadiens lorsqu'il y a du travail canadien. Je n'y vois rien de mal. Quelqu'un nous a dit l'autre jour qu'on transportait 500 millions de pieds mesure de planche de bois de construction de la côte ouest vers la côte est. Si ce bois était livré à Montréal ou à Halifax, ne me dites pas que vous n'auriez pas établi vos affrètements deux ans d'avance.

**M. Nicol:** J'en doute. Tout dépend énormément du marché, très volatil. Si je pouvais prédire la conjoncture du transport maritime deux ans d'avance, je ferais des tonnes d'argent. La conjoncture internationale du transport maritime est très difficile à prédire. Il y a tellement de pays maritimes qui se font concurrence que c'est très difficile.

Je savais qu'il y avait des exemptions, mais je parlais ce matin du secteur commercial. Je croyais que c'était ce dont nous parlions. Si je me suis trompé, je m'en excuse.

Pour ce qui est de l'ONT qui détermine la disponibilité d'un navire, cela peut se faire très rapidement. Ce n'est pas comme s'il y avait des centaines de sociétés de navigation étrangères, et l'ONT n'a pas à vérifier chaque navire. Il lui suffit de téléphoner à une ou deux douzaines d'armateurs, voire à une centaine s'il y en avait autant. Il suffit de leur téléphoner très rapidement pour leur demander si le navire requis sera disponible pour le voyage en cause au cours de la période souhaitée. Cela peut se régler rapidement et il existe un moyen de le faire. Je ne crois vraiment pas que cela cause de problèmes majeurs.

**Le sénateur Forrestall:** Vous parlez comme si c'est ce qui pourrait se produire. Est-ce en fait ce qui arrive?

**M. Nicol:** Oui.

**Le sénateur Forrestall:** On utilise vraiment le téléphone?



[Text]

**Mr. Nicol:** Maybe it is fax, but the National Transportation Agency has a good handle on what the shipping companies can do. They know that certain companies are specialists in break bulk. They have these companies categorized and call the break bulk people for a break bulk movement to see what is available. I am sure it is handled in that fashion.

**The Chairman:** Capt. Nicols, thank you very much for your presentation. We appreciate your comments and responses to the questions.

I would now like to call for officials from the Canadian Merchant Service Guild. Welcome gentlemen. You are Maury Sjoquist and Lawrence Dempsey, the president and the national secretary-treasurer, respectively. We have received your brief. We would like to have you read as much of it as you would like and leave some time for questions. We have until 10:30 to engage in discussions. We anxiously await your comments.

**Mr. Maury R. Sjoquist, National President, Canadian Merchant Service Guild:** Thank you, Mr. Chairman. Also with me is the secretary-treasurer of the guild, Lawrence Dempsey.

Our brief is not very long; it lays out who we are, where we have come from and a little bit of where we intend to go.

The Canadian Merchant Service Guild was originally established by an act of parliament on June 16th, 1919 to unite fraternally Canadian seamen and initially, to provide those seamen, as well as their dependents, with some insurance protection. On November 18th, 1980 this act was amended and passed by the Senate as Bill S-12, which is the act of incorporation and constitution of the Canadian Merchant Service Guild.

The present day objectives of the Guild are to promote the social, economic, cultural, educational and material interests of ships masters, chief engineers, officers and pilots, and of other persons whose employment is directly related to maritime operations.

The Guild represents the vast majority of masters, mates, pilots and engineers in the Canadian shipping industry and the private shipping sector. It is also the certified bargaining agent for government ships' officers employed with Canadian Coast Guard, the Department of National Defence (civilian vessels), Fisheries and Oceans and the Department of Public Works, as well as the marine instructors at the Coast Guard College.

The membership is approximately 5000, comprised of 3000 members in the east—Manitoba border to Newfoundland—and 2000 in the west—Manitoba west. Out of that number, approximately 1250 are unemployed at the moment. The national office of the Guild is in Ottawa, with branch offices

[Traduction]

**M. Nicol:** Peut-être le télécopieur, mais l'Office national des transports a une bonne idée de ce que peuvent faire les sociétés de navigation. L'Office sait que certaines entreprises sont spécialisées dans les ruptures de charge. Les sociétés sont classées par catégorie et l'Office communique avec les spécialistes des ruptures de charge pour déterminer ce qui est disponible. Je suis sûr que c'est ainsi qu'on procède.

**Le président:** Capitaine Nicol, merci beaucoup de votre exposé. Nous vous remercions de vos commentaires et de vos réponses aux questions.

J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue aux représentants de la Guilde de la marine marchande du Canada. Ce sont MM. Maury Sjoquist et Lawrence Dempsey, président et secrétaire-trésorier national respectivement. Nous avons reçu votre mémoire. Nous aimerions que vous en lisiez le plus possible tout en gardant un peu de temps pour les questions. Nous avons jusqu'à 10 h 30. Nous attendons vos commentaires avec impatience.

**M. Maury R. Sjoquist, président national, Guilde de la marine marchande du Canada:** Merci, monsieur le président. Lawrence Dempsey, secrétaire trésorier de la Guilde, m'accompagne.

Notre mémoire n'est pas très long: il décrit notre organisation, nos origines et un peu notre orientation.

La Guilde de la marine marchande du Canada a été créée à l'origine en vertu d'une loi du Parlement le 16 juin 1919 afin d'unir les marins canadiens dans la fraternité et, à l'origine, de leur fournir, ainsi qu'aux personnes à leur charge, un peu de protection et d'assurance. Le 18 novembre 1980, la loi a été modifiée par le Sénat qui a adopté le projet de loi S-12, loi qui constituait la Guilde de la marine marchande du Canada.

Les objectifs actuels de la Guilde sont de défendre les intérêts sociaux, économiques, culturels, éducationnels et matériels des capitaines, chefs mécaniciens, officiers et pilotes, ainsi que des autres personnes dont l'emploi est lié directement à l'activité maritime.

La Guilde représente la grande majorité des capitaines, officiers, pilotes et mécaniciens de l'industrie canadienne du transport maritime et du secteur privé. Elle est aussi l'agent négociateur accrédité des officiers de navires de l'État employés par la Garde côtière canadienne, le ministère de la Défense nationale (navires civils), Pêches et Océans et le ministère des Travaux publics, ainsi que des enseignants du Collège de la Garde côtière.

Nous comptons environ 5 000 membres, dont 3 000 dans l'Est—de la frontière du Manitoba à Terre-Neuve—et 2 000 dans l'Ouest—à l'ouest du Manitoba. Environ 1 250 d'entre eux sont actuellement sans travail. La Guilde a son bureau national à Ottawa et des succursales à Vancouver, Montréal,

*[Text]*

in Vancouver, Montreal, Thorold, Dartmouth and St. John's. The Guild represents members under approximately 40 collective agreements and also members who are managerial exclusions and entrepreneur pilots.

Subject to the exceptions which we will set out, the Guild supports the bill as a piece of legislation, extremely necessary and long overdue. The concept of protection and preservation of Canada's coasting trade, including all Canadian Arctic waters and territorial sea, is close to the heart of all Canadian mariners.

The definition of "coasting trade" in clause 2 (1) of the bill finally clarifies the true context of coasting trade. It is our understanding that this definition will now consider the origin and destination of goods or passengers, rather than the departure and destination points of the ship. The Guild supports the principle that all commercial marine activity within Canadian waters is considered coasting and agrees that all maritime transport activities should be restricted to Canadian ships.

However, we still have some grave concerns regarding three specific areas of the bill. The specific areas are Great Lakes and St. Lawrence River voyages. The absolute exclusivity of Canadian registered ships for voyages west of Anticosti Island that was removed by an amendment to the Canadian Shipping Act in 1987, should be reintroduced in Bill C-33. The main purpose for this proposed legislation must be to protect Canadian coastal shipping for Canadian vessels, Canadian shipowners and Canadian crews, as well as to protect the Canadian shipbuilding industry and preserve and create jobs.

We strongly urge that the provisions for issuing waivers in clause 3 should specify that a foreign ship, or non-duty paid ship, shall not be issued a licence for any voyages between ports in Canada on the St. Lawrence River, the Great Lakes and their connecting tributary waters which are situated west of Anticosti Island.

Subsequent amendments would also have to be made to clauses 4 and 5 specifying that the voyages in this area would be prohibited from the issuance of a licence by the minister.

With regard to the criteria for granting licences, the bill should contain provisions to ensure that the granting of licences does not allow a process where shippers can avoid the use of Canadian registered ships and be granted licences to engage foreign registered ships in the coasting trade. Such actions would be to the obvious detriment of the Canadian shipping industry and Canadians employed in it.

*[Traduction]*

Thorold, Dartmouth et St. John's. La Guilde représente ses membres qui sont visés par environ 40 conventions collectives, ainsi que les membres exclus parce qu'ils occupent un poste administratif, et des pilotes indépendants.

Sous réserve des exceptions que nous décrirons, la Guilde appuie le projet de loi qui est une mesure législative des plus nécessaires et attendue depuis longtemps. Tous les marins canadiens ont à cœur la protection et la préservation du cabotage canadien, y compris dans la totalité des eaux de l'Arctique et de la mer territoriale du Canada.

La définition de «cabotage» au paragraphe 2 (1) du projet de loi clarifie enfin le contexte véritable du cabotage. Nous croyons savoir que cette définition tiendra maintenant compte de l'origine et de la destination des marchandises ou des passagers, plutôt que du point de départ du navire et de sa destination. La Guilde est d'accord avec le principe selon lequel toute activité maritime commerciale dans les eaux canadiennes est considérée comme du cabotage et convient que toutes les activités de transport maritime devraient être réservées à des navires canadiens.

Toutefois, trois aspects précis du projet de loi nous préoccupent encore beaucoup. Ce sont les voyages sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent. Il faudrait remettre en vigueur dans le projet C-33 l'exclusivité absolue accordée aux navires immatriculés au Canada pour ce qui est des voyages à l'ouest de l'île d'Anticosti et qui a été supprimée par un amendement apporté en 1987 à la Loi sur la marine marchande du Canada. La mesure législative proposée doit viser avant tout à protéger le cabotage canadien pour les navires, les armateurs et les équipages canadiens, en plus de protéger l'industrie canadienne de la construction navale, et de préserver et de créer des emplois.

Nous recommandons vivement que les dispositions de l'article 3 qui ont trait aux dispenses précisent clairement qu'il ne sera pas délivré à un navire étranger ou non dédouané de licence pour un voyage entre des ports canadiens sur le Saint-Laurent, les Grands Lacs et leurs cours d'eau tributaires situés à l'ouest de l'île d'Anticosti.

Il faudrait aussi apporter des amendements consécutifs aux articles 4 et 5 pour préciser qu'il serait interdit de délivrer une licence du ministre pour des voyages dans cette région.

Quant aux critères qui régissent la délivrance de licences, le projet de loi devrait contenir des dispositions afin de veiller à ce que la délivrance de licences ne permette pas à des expéditeurs d'éviter d'utiliser des navires immatriculés au Canada et d'obtenir des licences afin d'utiliser des navires immatriculés à l'étranger pour faire du cabotage. De telles mesures nuiraient manifestement à l'industrie canadienne du transport maritime et aux Canadiens qu'elle emploie.



*[Text]*

We propose amendments to clauses 4 and 5 that would stipulate a notice period, such as was required in the previous proposed coasting trade legislation, Bill C-52. It is our view that a notice period of at least 14 days is essential to assure that a thorough investigation is undertaken by the National Transportation Agency.

With regard to application of Canadian immigration and labour laws, foreign and non-duty paid vessels granted licences other than under special, temporary or short-term circumstances should be subject to the application of Canadian immigration and labour laws. This means that Canadians or landed immigrants must be employed as crews and be subject to the provisions of the Canada Labour Code as well as transport ship safety regulations.

We are disturbed about the lack of specificity regarding the application of Canadian laws. We have been continually assured by government officials that we have nothing to worry about, as Canadian laws will apply. Why is it then that over the past 20 years the Guild has had to fight and argue with both foreign shipowners and Canadian immigration over the use of foreign ships' officers on foreign imported dredges in the Arctic and foreign imported offshore supply vessels?

It is true that we have had a high degree of success, but it certainly has not come automatically. In many cases it took ridiculous succession periods to replace the foreigners with Canadians. We note that clause 5 (d) and (e) already specify the coverage of transport certification, safely, pollution conventions and laws. We propose that a clause 4 (f) and 5 (d) be added to cover the requirement for application of Canadian immigration and labour laws to foreign and non-duty paid ships that may be issued licences.

The Guild is considerably concerned that Bill C-33, although essential in concept, is still not stringent enough to protect the Canadian shipping industry. The bill appears to be based on a furthering of the lack of priority given to the shipping industry and seafarers over the past three decades by successive governments. This lack of priority is evident by the fact that Canada now has virtually no deep-sea fleet and the few ships we did have, are now registered under foreign flag.

We reiterate that only when the government recognizes our domestic shipping industry as part of the Canadian domestic industry, will Canadian shipping companies and Canadian seafarers receive equal treatment. To not do so can only result in the demise of our domestic fleets, similar to our deep-sea fleet, which is a national shame.

*[Traduction]*

Nous proposons d'apporter aux articles 4 et 5 des amendements qui imposeraient une période d'avis comme celle qu'exigeait la version précédente de la législation sur le cabotage, le projet de loi C-52. Un préavis d'au moins 14 jours est essentiel si l'on veut garantir que l'Office national des transports puisse mener une enquête approfondie.

En ce qui a trait à l'application des lois canadiennes sur l'immigration et le travail, les navires étrangers et non dédouanés qui obtiennent une licence dans des circonstances qui ne sont pas spéciales, temporaires ou à court terme devraient être assujettis aux lois canadiennes sur l'immigration et le travail. Cela signifie que les membres d'équipage doivent être canadiens ou immigrants reçus, et assujettis aux dispositions du Code canadien du travail et de la réglementation sur la sécurité des navires de transport.

La mesure est muette quant à l'application des lois canadiennes, ce qui nous trouble. Des représentants du gouvernement nous ont toujours garanti que nous n'avons aucune raison de nous inquiéter, car les lois canadiennes s'appliqueront. Comment se fait-il alors que depuis 20 ans, la Guilde a toujours dû affronter à la fois les armateurs étrangers et l'immigration canadienne au sujet de l'emploi d'officiers étrangers sur des dragueurs étrangers importés dans l'Arctique et sur des ravitailleurs étrangers?

Il est vrai que nous avons connu beaucoup de succès, mais il n'a certes pas été automatique. Dans beaucoup de cas, il a fallu des périodes ridicules pour remplacer les étrangers par des Canadiens. Nous remarquons que les alinéas 5 d) et e) traitent déjà de l'application des certificats de transport, de la sécurité, des conventions sur la pollution et de la législation. Nous proposons d'ajouter les alinéas 4 f) et 5 d) pour prévoir l'application obligatoire des lois canadiennes sur l'immigration et le travail aux navires étrangers et non dédouanés qui pourraient obtenir une licence.

La Guilde craint énormément que le projet de loi C-33, même si le principe en est essentiel, ne soit pas assez sévère pour protéger l'industrie canadienne du transport maritime. Le projet de loi semble accentuer le fait que des gouvernements successifs n'ont pas accordé de priorité à l'industrie du transport maritime et aux navigateurs depuis trois décennies. Le Canada n'a à peu près plus de flotte de haute mer et les rares navires que nous avons battent maintenant pavillon étranger, ce qui démontre cette absence de priorité.

Nous répétons que c'est seulement lorsque le gouvernement reconnaîtra que le secteur canadien du transport maritime fait partie de l'industrie intérieure canadienne que les sociétés de navigation et les marins du Canada seront traités sur un pied d'égalité. Si l'on ne fait rien, nos flottes intérieures ne disparaîtront que disparaître, tout comme la flotte de haute mer, ce qui est une honte nationale.

[Text]

We would like the Senate committee to be aware that Canadian seafarers are unemployed at a rate of double the national average which, despite the present economic doldrums of the Canadian shipping industry, will be cured when the oil exploration and cargo shipping industries enter a recovery period, provided this very necessary protective legislation is properly amended and implemented.

The dangers of not implementing such legislation can only result in Canadian shipowners being unable to compete within Canada and a corresponding loss of work for Canadian seafarers who already face high unemployment.

**The Chairman:** Thank you very much for your presentation. That is an excellent brief. On page four, you talk about the fact that for the past 20 years you have had "to fight and argue with both foreign shipowners and Canadian Immigration over the use of foreign ships' officers on foreign imported dredges in the Arctic and Foreign imported offshore supply vessels.

Can you tell me some of the details of those fights? We are certainly interested in ensuring that Canada is first. What has been your experience?

**Mr. Sjoquist:** I am the right one to ask because I was involved for at least the last 15 years on this matter. Initially, the first of any degree of foreign vessels that came into the country were situated in the Arctic and they were dredges. There were three major dredging companies. When they first came in they served notice to the government that they had no intentions of putting any people on the dredges due to the lack of skills of Canadians and the fact that this was unique, specialized work.

**Senator Perrault:** Was it a Dutch or European company?

**Mr. Sjoquist:** It was a Dutch company. There was one Dutch and one British company. The British company, Beaver Dredging, turned out to be pretty good. They started off with that position, but they came over here and within a short period actually negotiated a collective agreement with us. Some people had to be trained, but did not take too long. The Dutch companies—and you will have to bear with me because I cannot remember the name of the company—

**Senator Perrault:** They are big worldwide?

**Mr. Sjoquist:** That is right. They had the expertise to do it. That is why the Canadian government wanted them over there and the contractor there needed them to do the work to dredge these islands in the Arctic.

[Traduction]

Nous aimerions que le Comité sénatorial sache que le taux de chômage chez les marins canadiens est deux fois plus élevé que la moyenne nationale et que malgré le marasme économique que vit actuellement l'industrie canadienne du transport maritime, le problème ne sera réglé que lorsque les secteurs de l'exploration pétrolière et du transport maritime amorceront une période de relance, à condition que cette législation protectrice des plus nécessaires soit dûment modifiée et mise en œuvre.

Si l'on ne met pas en œuvre une telle mesure législative, les armateurs canadiens ne pourront faire concurrence au Canada, ce qui entraînera une perte d'emplois correspondante pour les marins canadiens qui connaissent déjà un taux de chômage élevé.

**Le président:** Merci beaucoup de votre excellent exposé. Vous dites à la page quatre que depuis 20 ans, «la Guilde a dû affronter à la fois les armateurs étrangers et l'immigration canadienne au sujet de l'emploi d'officiers étrangers sur des dragueurs étrangers importés dans l'Arctique et sur des ravi-tailleurs étrangers.»

Pourriez-vous me donner quelques détails sur ces luttes. Nous voulons certes que le Canada passe en premier. Quelle a été votre expérience à cet égard?

**M. Sjoquist:** C'est à moi qu'il convient de poser la question, parce que je m'en occupe depuis au moins 15 ans. Les premiers navires étrangers qui ont pénétré au Canada travaillaient dans l'Arctique et c'étaient des dragueurs. Il y avait trois principales sociétés de dragage. À leur arrivée, elles ont prévenu le gouvernement qu'elles n'avaient aucunement l'intention d'employer des Canadiens sur les dragueurs parce qu'ils n'étaient pas assez qualifiés et qu'il s'agissait d'un travail particulier et spécialisé.

**Le sénateur Perrault:** C'était une société hollandaise ou européenne?

**M. Sjoquist:** Hollandaise. Il y avait une société hollandaise et une autre britannique. La société britannique, Beaver Dredging, s'est très bien comportée. Elle a adopté la même attitude au début, mais elle a par la suite négocié rapidement une convention collective avec nous. Il a fallu faire un peu de formation, mais cela n'a pas pris beaucoup de temps. La société hollandaise—et je vous prie de m'excuser parce que je ne me rappelle pas le nom de l'entreprise—

**Le sénateur Perrault:** C'est une grosse entreprise mondiale?

**M. Sjoquist:** En effet. Elle disposait des compétences nécessaires. Voilà pourquoi le gouvernement canadien a cherché à l'attirer et pourquoi l'entrepreneur en avait besoin pour draguer autour des îles en question dans l'Arctique.



[Text]

They were near impossible to work with. They started from the premise they would not employ any Canadians. Then, through multi-meetings, in the region and in Ottawa with Immigration Canada and lots of hollering and screaming, it was conceded that initially they could employ Canadian seamen. After more hollering, screaming and meetings, they agreed to the lower echelon of officers. We never did get the position Master and Chief Engineer to be designated as Canadian.

We had ridiculous situations for a two-year period on most of those dredges. They employed Canadians because they were forced to employ Canadians by Immigration Canada. The Canadians pretty well just sat on the vessels and did nothing. They were supposed to be getting trained. Eventually, due to the price of oil, the explorations ceased.

In another area where there was a major concern—senators from the maritimes will know this and the SIU will verify it—is that when the offshore companies first came in, they had no intention of employing Canadians whatsoever either. The one important thing in this bill is that it will extend the jurisdiction of the Department of Transport and will make things easier. The government was using various devices such as the oil and gas legislation to pressure these people to put Canadians on board. But initially these foreign companies had intended not to put any Canadians on their vessels. It was only through a lot of arguing and hassling that they went through the procedure of changing the flags of all foreign vessels, which are virtually all gone now because of lack of exploration. It was a long, hard battle for everyone representing both the seafarers and the ship officers in order to get Canadians on these vessels, maintain Canadians there and get them trained. Initially they said that Canadians just did not have the expertise to do this specialized work in the offshore supply industry.

**Senator Perrault:** Was there a waste differential involved here? Were they in fact paying their foreign crews less than they would have paid Canadians?

**Mr. Sjoquist:** I would say not.

**Senator Perrault:** They just invoked this business of saying that the Canadians did not know how to operate a border dredge, did they?

**Mr. Sjoquist:** I think they did it because of training and the whole idea of changing the crews. This is another factor that they cite overall, although in general shipping there is certainly a wage differential which is extreme. Generally there are a lot of costs involved and a lot of hassles and inconvenience to employing Canadians on these ships. In the case of

[Traduction]

Il était presque impossible de négocier avec cette entreprise qui avait décidé au départ de ne pas employer de Canadiens. Par la suite, après de multiples réunions en région et à Ottawa avec Immigration Canada et après de dures luttes, elle a fini par admettre qu'elle pourrait employer des marins canadiens. Après de nombreuses autres discussions et réunions houleuses, la société a consenti à embaucher des officiers des échelons inférieurs. Nous n'avons jamais réussi à obtenir qu'elle emploie des Canadiens comme capitaines et chefs mécaniciens.

Nous avons connu des situations ridicules pendant deux ans sur la plupart des dragueurs en question. La société a employé des Canadiens parce qu'Immigration Canada lui a forcé la main. Les Canadiens se tournaient les pouces sur ses navires alors qu'ils devaient recevoir de la formation. Les travaux d'exploration ont cessé à cause du prix du pétrole.

Un autre aspect qui préoccupait énormément—les sénateurs des provinces maritimes le sauront et le SIM le vérifiera—c'est qu'à leur arrivée, les sociétés étrangères n'avaient aucunement l'intention d'employer de Canadiens. Le seul aspect important de ce projet de loi, c'est qu'il étendra la compétence du ministère des Transports et rendra la vie plus facile. Le gouvernement usait de divers moyens comme la législation sur le pétrole et le gaz pour inciter ces gens à employer des Canadiens. Au début, toutefois, ces sociétés étrangères n'avaient aucunement l'intention d'embaucher des Canadiens sur leurs navires. C'est uniquement à la suite de longues négociations et de harcèlement qu'on a changé le pavillon de tous les navires étrangers, qui sont à peu près tous disparus maintenant parce qu'il ne se fait pas d'exploration. La lutte a été longue et ardue pour les représentants des marins et des officiers, qui ont cherché à faire recruter des Canadiens sur ces navires, à les y maintenir et à leur obtenir de la formation. Les sociétés étrangères ont affirmé au début que les Canadiens ne possédaient tout simplement pas les connaissances spécialisées nécessaires pour travailler dans le secteur du ravitaillement en mer.

**Le sénateur Perrault:** Y avait-il un écart de salaire? Les sociétés en question ne payaient-elles pas leurs équipages étrangers moins cher qu'elles auraient dû payer des Canadiens?

**M. Sjoquist:** Je dirais que non.

**Le sénateur Perrault:** Elles ont simplement affirmé que les Canadiens ne savaient pas faire fonctionner un dragueur de bordure, n'est-ce pas?

**M. Sjoquist:** Je crois qu'elles ont agi ainsi à cause de la formation et du changement d'équipage. C'est un autre facteur que ces sociétés mentionnent même s'il y a certes un écart de salaire extrême dans le secteur de la navigation générale. En général, l'emploi de Canadiens sur ces navires représente des coûts importants et toutes sortes de problèmes et

[Text]

work such as the dredges and offshore fishing, that was the major issue. These Europeans were very highly paid.

**Senator Perrault:** Would they allow Canadian or other foreign ships to operate this way in Dutch waters?

**Mr. Sjoquist:** You have to be kidding. We had a similar experience in U.K., the fatherland so to speak, where much effort was made by the U.K. authorities to get rid of Canadians off the ships working in the North Sea.

**Senator Perrault:** Really?

**Senator Forrestall:** Perhaps you might comment on a question concerning evidence that we heard last evening; that Canadian registered offshore supply vessels can come and go into the North Sea at will. Is that correct?

**Mr. Sjoquist:** No that is not correct. With whatever arrangements that were made with the new common market situation, any kind of flexibility that is in their coasting trade is within those countries and not offered to Canadians, Americans, or other people outside it.

**Senator Forrestall:** That is what I thought. I am intrigued. As you recall the questions I asked last night and will continue to ask about the Lasmos operation off Nova Scotia and particularly about the *Nordic Apollo*, which is the storage vessel. You have to be careful to get these correct. One is a storage vessel and the other is a supply tanker coming back and forth. Are there any Canadian officers on either of these two vessels?

**Mr. Sjoquist:** I believe so.

**Senator Forrestall:** You believe so?

**Mr. Sjoquist:** Yes. I am not saying that they are union Canadian officers, but my office leads me to believe that there are Canadians on these vessels.

**Senator Forrestall:** Okay. And in the engine room as well?

**Mr. Sjoquist:** I am not sure. If there are Canadian officers—I do not know about the masters and the chief engineers—I am not up-to-date—but I have had a report from my office in Dartmouth that there is some activity going on there on behalf of these officers.

**Senator Forrestall:** If it is, that is positive. I am sorry they are not members of the Guild, but as long as they have Canadian certification and are qualified, it is Canadian jobs.

[Traduction]

d'inconvénients. Dans le cas du travail sur les dragueurs et de la pêche en haute mer, par exemple, c'était le principal problème. Les Européens étaient très bien payés.

**Le sénateur Perrault:** Permettraient-ils à des navires canadiens ou à d'autres navires étrangers d'opérer ainsi en eaux hollandaises?

**M. Sjoquist:** Vous blaguez. Nous avons connu une expérience semblable au Royaume-Uni, où les autorités n'ont pas ménagé les efforts pour se débarrasser des Canadiens qui travaillaient sur des navires dans la mer du Nord.

**Le sénateur Perrault:** Vraiment?

**Le sénateur Forrestall:** Vous pourriez peut-être commenter une question posée au cours des témoignages que nous avons entendus hier soir. On a affirmé que les ravitailleurs en mer immatriculés au Canada peuvent aller et venir comme ils veulent dans la mer du Nord. Est-ce exact?

**M. Sjoquist:** Pas du tout. Quels que soient les arrangements pris dans le nouveau contexte du marché commun, toute flexibilité offerte dans leur secteur du cabotage est réservée à ces pays et les Canadiens, les Américains ou d'autres étrangers ne peuvent en bénéficier.

**Le sénateur Forrestall:** C'est ce que je pensais. Cela m'intrigue. Vous vous rappellerez les questions que j'ai posées hier soir et que je continuerai de poser au sujet des activités de Lasmos au large de la Nouvelle-Écosse, et plus particulièrement du *Nordic Apollo*, navire-entrepôt. Il faut être très clair: il y a un navire-entrepôt et l'autre est un pétrolier ravitailleur qui fait la navette. Y a-t-il des officiers canadiens sur l'un de ces deux navires?

**M. Sjoquist:** Je crois que oui.

**Le sénateur Forrestall:** Vous croyez que oui?

**M. Sjoquist:** Oui. Je ne dis pas qu'il s'agit d'officiers canadiens syndiqués, mais mon bureau croit qu'il y a des Canadiens sur ces navires.

**Le sénateur Forrestall:** Très bien. Et dans la salle des machines aussi?

**M. Sjoquist:** Je n'en suis pas sûr. S'il y a des officiers canadiens—je ne sais pas au sujet des capitaines et des chefs mécaniciens, car mes renseignements ne sont pas à jour—mais j'ai reçu de mon bureau de Dartmouth des rapports où l'on affirme que l'on fait quelque chose pour le compte des officiers en question.

**Le sénateur Forrestall:** Si c'est le cas, tant mieux. Je regrette qu'ils ne soient pas membres de la Guilde, mais tant qu'ils détiennent un certificat canadien et qu'ils possèdent les compétences requises, il s'agit d'emplois canadiens.



[Text]

**Mr. Sjoquist:** I believe that a number of them are members of the Guild. The problem is that there is not a collective agreement with the operation.

**Senator Forrestall:** That is intriguing. We will find out more about that later.

I gather that the off-leading tanker, because of weather, may have to discharge in Portland, Maine, and because that is a technical stopover, Portland does not become a foreign port. How does that strike you with respect to guildsmen?

**Mr. Sjoquist:** That strikes me as an interpretation with which I would agree. One of the ways of avoiding the coasting trade legislation is to be able to claim that it is an international voyage.

**Senator Forrestall:** I should ask other witness later about the crewing on these two vessels, or do you have a comment to make? Is it probably the same situation?

**Mr. Sjoquist:** Perhaps the SIU may have more information on it than I do. I am vague on it other than we share with you a strong interest to ensure that Canadians are employed on the marine operation off Nova Scotia.

**Senator Forrestall:** The drilling platforms themselves still remain, do they? If I understand it correctly they have a sailing master and a drilling master. Are the seamen included in that component? Are they members of the Guild?

**Mr. Sjoquist:** No. We have many members in Canada. We probably have 1,000 members who are not under collective agreement. When you see a ships' officer, more times than not, he is a member of the Guild wherever he is in Canada, even if he may at the time be under the jurisdiction of another union.

Generally, there is legislation in Canada now covering that situation. I think it was a joint effort with the Department of Transport and the Marine Advisory Council. There was much consultation on it to ensure that there was marine expertise as far as the officers on the bridge under the command of the rig. So there is a sort of joint certification.

Concerning the Guild and the officers, that has not normally been considered as ships officers' jobs, although we would be happy to represent these people and may do so in the future. As far as crews are concerned, there has been some undertaking by other marine unions to organize the crews on these rigs.

**Senator Rossiter:** At the bottom of page two you say that:

[Traduction]

**M. Sjoquist:** Je crois que certains d'entre eux sont membres de la Guilde. Le problème, c'est qu'il n'y a pas de convention collective en vigueur.

**Le sénateur Forrestall:** C'est intrigant. Nous en saurons davantage plus tard.

Je conclus que le pétrolier peut être obligé de décharger sa cargaison à cause du mauvais temps à Portland, Maine, et que parce qu'il s'agit d'une escale technique, Portland ne devient pas un port étranger. Qu'en pensez-vous en ce qui a trait aux membres de la Guilde.

**M. Sjoquist:** Je serais d'accord avec vous. Une façon d'éviter la législation sur le cabotage, c'est de pouvoir prétendre qu'il s'agit d'un voyage international.

**Le sénateur Forrestall:** Je devrais poser plus tard aux autres témoins des questions sur les équipages de ces deux navires, à moins que vous ayez des commentaires à faire. La situation est-elle probablement la même?

**M. Sjoquist:** Le SIM aura peut-être plus de renseignements que moi à ce sujet. Je suis plutôt vague à ce sujet, mais nous sommes comme vous très intéressés à faire en sorte que des Canadiens travaillent dans des activités en mer au large de la Nouvelle-Écosse.

**Le sénateur Forrestall:** Les plates-formes de forage sont encore sur place, n'est-ce pas? Sauf erreur, il y a un capitaine pour la navigation et un autre pour le forage. Les marins sont-ils inclus dans cet effectif? Sont-ils membres de la Guilde?

**M. Sjoquist:** Non. Nous avons beaucoup de membres au Canada. Nous avons probablement 1 000 membres qui ne sont pas couverts par une convention collective. Il arrive plus souvent qu'autrement qu'un officier soit membre de la Guilde, peu importe où il se trouve au Canada, même s'il peut parfois relever de la compétence d'un autre syndicat.

Il y a au Canada une législation qui couvre ce genre de situation. Je crois que c'est le fruit d'un effort conjoint entre le ministère des Transports et le Conseil consultatif du transport maritime. On a beaucoup consulté à ce sujet afin que les officiers de pont qui commandent la plate-forme possèdent des connaissances spécialisées. Il s'agit en quelque sorte d'un certificat conjoint.

Au sujet de la Guilde et des officiers, on ne considère pas normalement que ces emplois sont des emplois d'officiers de navire, même si nous serions heureux de représenter ces gens et si nous pourrions le faire un jour. Quant aux équipages, d'autres syndicats de marins se sont engagés à syndiquer les équipages de ces plates-formes.

**Le sénateur Rossiter:** Vous affirmez en bas de la page deux que:

**[Text]**

We strongly urge that the provisions for issuing waivers... should specify that a Foreign Ship or Non Duty Paid Ships shall not be issued a licence for any voyages between Ports in Canada on the St. Lawrence River, the Great Lakes and their connecting tributary waters which are situated West of Anticosti Island.

Why do you feel that the Great Lakes and the St. Lawrence River, are immune to emergencies which would necessitate a waiver in other areas?

**Mr. Sjoquist:** I appreciate that. First, this is a new area that we have gone into recently as far as a demand placed upon ourselves. Although all of us—for the self-interest of our industry—would like to see the Jones Act, that is not in the cards. Broadly, we just look for legislation that would minimize any abuses and prohibit as much as possible, any foreign ships from coming to work in our waters.

From then until now, and even since this bill went through Parliament, it is becoming more evident to us that if the government does not pay close attention to the main area of shipping in Canada, where there is a Canadian cargo fleet, it will spell disaster for shipping in Canada. If you are talking about the west coast, there is not any Canadian cargo fleet; if you go to Vancouver all you will see is hundreds of foreign ships operating out of Vancouver because it mainly involves exports. The main fleet on the west coast and the main means of domestic transportation, which involves approximately 1,000 of our members, involves people who work on tow boats. Other than that there are ferries. That is what you will see out there. But the critical area in Canada is the Great Lakes-St. Lawrence seaway area for cargo ships.

The fleets have diminished now. The fleet is getting older and there is no national policy on shipping. The fleet is subject, over the next 10 to 20 years, to becoming diminished and no replacement vessels will be forthcoming. Add that to the on-going problem that just within the last month more vessels were flagged out.

We had a fleet of 10, 12, 15 of salty laker ships, that had ocean-going and domestic capability, which all employed Canadians and they all flew the Canadian Flag. Now they are all gone. There is virtually only one small company, Des Gagnés in Quebec, that is operating Canada's deep sea fleet.

**Senator Perrault:** Mostly because of obsolescence. In other words, they are just not competitive any more.

**Mr. Sjoquist:** I would not admit to that. I would not sit here and try to tell anyone that the wages of Canadians are comparable to the wages of Filipinos or Indians. It is as simple as that. When these ships are flagged out, it is not an argument

**[Traduction]**

Nous recommandons vivement que les dispositions qui ont trait aux dispenses... précisent clairement qu'il ne sera pas délivré de licence à un navire étranger ou non dédouané pour tout voyage entre des ports canadiens sur le Saint-Laurent, les Grands Lacs et leurs cours d'eau tributaires situés à l'ouest de l'île d'Anticosti.

Pourquoi croyez-vous que les Grands Lacs et le Saint-Laurent soient à l'épreuve des urgences qui nécessiteraient une dispense dans d'autres régions?

**M. Sjoquist:** Je comprends. Tout d'abord, c'est une exigence que nous nous sommes imposée récemment. Même si nous aimerions tous—dans l'intérêt propre de notre industrie—que l'on applique la loi Jones, il n'en est pas question. En général, nous recherchons simplement une loi qui réduirait au minimum les abus et empêcherait dans la mesure du possible les navires étrangers de venir travailler dans nos eaux.

Depuis, et même depuis que le Parlement est saisi du projet de loi à l'étude, nous nous rendons de plus en plus compte que si le gouvernement ne s'occupe pas attentivement de la principale région de transport maritime au Canada, où il existe une flotte de cargos canadiens, ce sera le désastre pour le transport maritime au Canada. Sur la côte ouest, il n'y a pas de flotte de cargos canadiens. Si vous vous rendez à Vancouver, vous verrez simplement des centaines de navires étrangers au départ de Vancouver parce qu'il y transite surtout des exportations. Les remorqueurs constituent le gros de la flotte de la côte ouest et le principal moyen de transport intérieur: ils emploient environ 1 000 de nos membres. Il y a aussi les traversiers. C'est tout ce que l'on y trouve. La région cruciale au Canada est toutefois celle des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent pour les cargos.

Les flottes ont diminué. La flotte vieillit et il n'y a pas de politique nationale sur le transport maritime. Au cours des 10 à 20 prochaines années, la flotte risque de diminuer et il n'y aura pas de navire de remplacement. Il faut ajouter à cela le problème constant des navires de plus en plus nombreux transférés à des pavillons étrangers au cours du dernier mois.

Nous avions une flotte de 10, 12 ou 15 vraquiers océaniques des Grands Lacs capables de naviguer en haute mer et en eaux intérieures, qui employaient tous des Canadiens et battaient tous pavillon canadien. Tous sont maintenant disparus. La flotte de haute mer du Canada est limitée à une petite entreprise, Des Gagnés à Québec.

**Le sénateur Perrault:** C'est surtout à cause de la désuétude. Autrement dit, ces navires ne sont tout simplement plus compétitifs.

**M. Sjoquist:** Je ne dirais pas cela. Je n'essaierais pas de dire à personne ici que les salaires des Canadiens se comparent à ceux des Philippins et des Indiens. Ce n'est pas plus compliqué. Lorsque ces navires sont immatriculés à



[Text]

like when Darling was around or anyone else making reports 20 years ago when we were comparing all the developed countries of the world and were trying to compete with them. Now to a large extent, the wages in Europe, and so on, are higher than our wages.

What is happening now is that all of the ships in the Great Lakes are flagged out with flags of convenience and Third World crews on them. These people make far less money than our minimum wage. There is no way to cope with that. We have looked at different plans, possibly for the government to give tax incentives to make the situation more competitive, but the economic viability of operating in the deep sea is another side of the picture.

I am concentrating here on the aspect of the domestic fleet. The major amount of the domestic fleet in Canada is the Great Lakes seaway fleet. Rather than just sitting around waiting for it to go the way of the dodo bird and then be replaced under this very act, there has to be an incentive in the other direction to keep it. We strongly feel that one incentive to keep it, is to protect it.

**Senator Forrestall:** Part of the briefing notes that we have from the department with respect to the 14-day clause suggests:

During the discussions that led to Bill C-33, the users of temporarily imported ships demonstrated the urgent character of many of the applications due to the fact that the program responds to a lack of suitable and available ships in Canada and, when there are suitable Canadian ships available, those vessels are used by the applicant.

How transparent is that? How much faith do you put in that? How does anyone know that ABC Company called up NTA and said, "Can you find one 2,500 tonne vessel drawing 12 feet of water at the stern for one trip." How do we know that NTA does a survey?

**Mr. Sjoquist:** Until the NTA goes into full operation—this we do not know until there is some regulatory procedure and criteria—I will refer to the past when the old Water Transport Commission did it. They did a good job. They were very open with respect to anyone who wanted to investigate. Sometimes I would band together with companies and demand that the commission do something. They always did, and they always sent out regular reports.

With respect to the question of a time period, we feel there is an ulterior motive. It was in the previous bill. We had asked for more than that, as a matter of fact.

[Traduction]

l'étranger, il n'y a pas d'argument comme à l'époque de Darling il y a 20 ans, lorsque nous comparions tous les pays industriels du monde auxquels nous essayions de faire concurrence. Dans une certaine mesure, les salaires en Europe et ailleurs sont actuellement plus élevés que les nôtres.

Tous les navires qui sillonnent les Grands Lacs sont maintenant immatriculés à l'étranger, battent pavillon de complaisance et ont un équipage du Tiers-Monde, qui gagne beaucoup moins que notre salaire minimum. Il n'y a pas moyen de rivaliser. Nous avons examiné différents plans et même la possibilité que le gouvernement accorde des incitations fiscales afin de rendre le contexte plus compétitif, mais la viabilité économique du transport en haute mer est un autre aspect de la question.

Je veux parler surtout de la flotte intérieure du Canada qui se trouve en majeure partie dans les Grands Lacs et la voie maritime. Au lieu de nous contenter d'attendre qu'elle disparaisse comme le dodo pour la remplacer en vertu de la loi à l'étude, il faut inciter plutôt à la conserver. À cette fin, nous sommes convaincus qu'un des moyens est de la protéger.

**Le sénateur Forrestall:** Dans les notes d'information que nous avons reçues du ministère au sujet de la disposition relative aux 14 jours, on lit que:

Au cours des discussions qui ont précédé le projet de loi C-33, les utilisateurs de navires importés temporairement ont prouvé l'urgence d'un grand nombre des demandes parce que le programme répond à une pénurie de navires adaptés et disponibles au Canada, et que lorsque des navires canadiens adaptés sont disponibles, le requérant les utilise.

Dans quelle mesure est-ce transparent? Dans quelle mesure croyez-vous de tels propos? Comment savoir que la société ABC a appelé l'ONT pour lui demander si l'Office pouvait trouver un navire de 2 500 tonnes et de 12 pieds de tirant d'eau à la pompe pour un voyage. Comment savoir que l'ONT effectue une recherche?

**M. Sjoquist:** Jusqu'à ce que l'ONT fonctionne à plein régime—nous ne le saurons que lorsqu'il existera une procédure réglementaire et des critères—je parlerai du passé, lorsque l'ancienne Commission du transport par eau s'occupait de la question. Elle faisait du bon travail. Elle était très ouverte face à quiconque voulait enquêter. Il arrivait parfois que je me joigne à des entreprises pour exiger que la commission fasse quelque chose. Elle l'a toujours fait et a toujours produit des rapports réguliers.

Quant à la question de la période, nous croyons qu'il existe un motif secret. Le projet de loi précédent en prévoyait une et nous avons demandé en fait une période plus longue.

*[Text]*

Our experience in dozens of these cases is that it takes a thorough investigation to find out what is happening. It does not just take a phone call. If you phone up a shipping company and say, "Have you got a ship available for tomorrow afternoon?", I would bet 99.9 per cent of the time the company would say no. If you phone up that same shipping company and say, "Have you got a ship of this size or sort available two or three weeks from now"—that is actually why we asked for a longer time period originally—they are likely to have it. This is a point that is missed.

It is true that Canada does not have a gigantic shipping industry and that an investigation by the NTA does not need to take a month. It requires a thorough investigation on both coasts and the Great Lakes to find out what is available, and documentation must be available that lays out to the individual companies—not just a phone call—what kind of a ship is required.

This entire issue often comes down to the suitability of the ship. Any argument I had in the past with the Water Transport Commission was with respect to the suitability of an available ship. If I thought a ship was suitable, they would say, "The client indicates that that ship is not suitable; what are you, an expert?" It all revolves around this point. There is a great capability for distorting the suitability of the ship.

We had Beaver Dredging under contract. We thought that Beaver Dredging—because they told us so—should be able to do the job. A Dutch company said, "They cannot do the job." The contractor said they could not do the job, and that is what stood up.

The point of the matter is that establishing suitability takes more than a phone call. It takes documentation, thought and some investigation. As well, these shipping companies, given the nature of our industry, need lead time in order to be able to say whether they have a suitable ship available.

**Senator Forrestall:** At one point, the application for waiver had to be gazetted. That took a 30-day or 60-day period. You are not suggesting we go back to that, are you?

**Mr. Sjoquist:** I am not suggesting that. I would not like it. We were trying to get all parliamentarians to make a reasonable compromise on this matter so that we are assured a fair investigation and suitable advance warning to the industry can be put into place. We frequently have people saying to us, "What are trying to do; hinder the industry or the export of materials?" The answer is no, there are few jobs in Canada, and we want to maximize the jobs there are.

*[Traduction]*

Notre expérience dans des douzaines de cas du genre a démontré qu'il faut une recherche poussée pour évaluer la situation. Un appel téléphonique ne suffit pas. Si vous téléphonez à une société de transport maritime pour lui demander si elle a un navire disponible pour demain après-midi, je vous gagerais qu'elle répondrait non dans 99,9 p. 100 des cas. Si vous téléphonez à la même société de transport maritime pour lui demander si elle a un navire de telle taille ou de tel type disponible pour deux ou trois semaines à compter de maintenant—et c'est en fait pourquoi nous avons demandé une période plus longue à l'origine—elle en aura probablement un. C'est un aspect qu'on a oublié.

Il est vrai que l'industrie du transport maritime n'est pas gigantesque au Canada et que l'ONT n'a pas besoin d'un mois pour faire sa recherche. Il faut une recherche approfondie sur les deux côtes et dans les Grands Lacs pour déterminer les disponibilités, et il faut des documents qui précisent aux sociétés le genre de navire requis. Un appel téléphonique ne suffit pas.

Toute la question se résume souvent à la convenabilité du navire. Toutes les discussions que j'ai eues dans le passé avec la Commission du transport par eau avaient trait à la convenabilité d'un navire disponible. Si je jugeais un navire adapté, la commission répliquait que le client affirmait que le navire n'était pas adapté et me demandait si j'étais un expert. Tout pivote sur cette question. Il est très facile d'affirmer que le navire en question n'est pas adapté.

Nous avons signé un contrat avec Beaver Dredging, que nous avons crue capable de faire le travail parce qu'elle nous l'avait dit. Une entreprise hollandaise a affirmé qu'elle ne pouvait le faire. L'entrepreneur a affirmé la même chose et c'est le problème qui a surgi.

Ce que je veux dire, c'est qu'il faut plus qu'un appel téléphonique pour déterminer si un navire est adapté. Il faut des documents, de la réflexion et des recherches. Étant donné la nature de notre industrie, ces sociétés de transport maritime ont besoin de temps pour pouvoir dire si elles ont un navire adapté et disponible.

**Le sénateur Forrestall:** Il fut un temps où la demande de dispense devait être publiée dans la gazette, ce qui exigeait 30 ou 60 jours. Vous ne suggérez pas de revenir en arrière, n'est-ce pas?

**M. Sjoquist:** Pas du tout. Je n'aimerais pas cela. Nous cherchions à amener tous les parlementaires à s'entendre sur un compromis raisonnable afin qu'on nous garantisse une recherche équitable et un préavis approprié à l'industrie. On nous demande souvent ce que nous essayons de faire, si nous essayons de nuire à l'industrie ou aux exportations. Bien sûr que non, les emplois sont rares au Canada et nous voulons les maximiser.



[Text]

**Senator Forrestall:** You deal with labour law at the bottom of page 3 and through part of page 4 of your brief. Down the road, how do we protect against the difficulties you had during those years trying to get Canadian crews on foreign-registered vessels? What could we do with the act that would make that easier? Is it as simple as saying that if it is for a period of more than 30 days or more than one trip—

**Mr. Sjoquist:** Yes, it is as simple as that. One could argue about how long "temporary" should be. We would have to consider our industry, whether 15 days is temporary, 30 days or 60 days, but once that magic period is reached, there should be no possibility. The reason for this bill is to make the coasting trade—voyages between ports in Canada—the same as getting on a bus on Rideau Street and taking it out to Hogsback. We would not put up with people working for a dollar an hour, with no conditions from another country, while Canadians were out of work on that operation. The same thing applies here. That is fundamentally what we are getting at.

**Senator Graham:** You mentioned that 1200 of your employees are unemployed at the present time. Is that of the 5,000, or is it in a particular section of the country such as the East Coast or the West Coast?

**Mr. Sjoquist:** No, that is of the 5,000. There are unquestionably only 3700 or 3800 working members, given the state of shipping in the country. This bill has nothing to do with part of that unemployment because of the offshore and Arctic exploration industries, but it affects a substantial part of the problem. We are trying to protect and secure the Canadian shipping industry.

A further example—which has nothing to do with this bill—of the plight of the industry is our inability to ship grain, primarily to Russia. That has a lot of lake ships tied up.

**Senator Graham:** Where is the biggest difficulty? Is it on the East Coast or the West Coast, or evenly divided?

**Mr. Sjoquist:** I would say that the biggest difficulties arise slightly more on the East Coast, but I fear that there will be a lot more on the East Coast, in the Maritimes and in the Great Lakes than in the West.

**Senator Graham:** Is it due to the continuing downturn in the economy or the offshore sector? What is the problem?

**Mr. Sjoquist:** Both. The downturn in the economy takes a year or two to show itself, but it always seems to be reflected in our main fleet, the Great Lakes fleet. The loss of jobs on the

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** Au bas de la page 3 et dans toute la page 4 de votre mémoire, vous parlez de la législation du travail. À l'avenir, comment nous protégerons-nous contre les difficultés que vous avez vécues au cours de ces années lorsque vous avez essayé d'embarquer des équipages canadiens sur des navires immatriculés à l'étranger? Que pourrions-nous faire pour rendre la vie plus facile? Suffit-il de dire que s'il s'agit d'une période de 30 jours ou de plus d'un voyage—

**M. Sjoquist:** En effet, ce n'est pas plus compliqué. On pourrait discuter de la longueur d'une période «temporaire». Il faudrait tenir compte de l'industrie et nous demander si 15 jours, 30 jours ou 60 jours, c'est temporaire, mais une fois la période magique atteinte, il ne devrait y avoir aucune possibilité. Le projet de loi à l'étude vise à rendre le cabotage—c'est-à-dire les voyages entre des ports du Canada—aussi simple que de prendre l'autobus sur la rue Rideau pour se rendre à Hogsback. Nous n'accepterions pas que des étrangers travaillent à un dollar l'heure, sans aucune condition de travail, tandis que des Canadiens seraient en chômage. Le même principe vaut en l'occurrence. C'est essentiellement ce à quoi nous voulons en venir.

**Le sénateur Graham:** Vous avez dit que 1 200 de vos employés étaient actuellement sans travail. Est-ce 1 200 sur 5 000, ou voulez-vous parler d'une région en particulier du pays comme la côte est ou la côte ouest?

**M. Sjoquist:** Non, c'est sur les 5 000. Étant donné la situation du transport maritime au Canada, 3 700 ou 3 800 seulement de nos membres travaillent. Le projet de loi à l'étude n'a rien à voir avec une partie de ce chômage à cause de l'exploration en mer et dans l'Arctique, mais il affecte une partie importante du problème. Nous essayons de protéger l'industrie canadienne du transport maritime et d'en assurer l'avenir.

Notre capacité d'expédier du grain, principalement en Russie, est un autre exemple des problèmes de l'industrie, qui n'a rien à voir avec le projet de loi à l'étude. Beaucoup de vraquiers des Grands Lacs sont au mouillage.

**Le sénateur Graham:** Où est le problème le plus important? Sur la côte est ou la côte ouest, ou est-il réparti également?

**M. Sjoquist:** Je dirais que les plus gros problèmes sont un peu plus nombreux sur la côte est, mais j'ai bien peur qu'il y en aura beaucoup plus sur la côte est, dans les Maritimes et dans les Grands Lacs que dans l'Ouest.

**Le sénateur Graham:** Est-ce à cause du ralentissement continu de l'économie ou du secteur de l'exploration en mer? Quel est le problème?

**M. Sjoquist:** C'est à cause des deux. Il faut un an ou deux au ralentissement de l'économie pour se faire sentir, mais il semble toujours se répercuter sur notre flotte principale, soit

[Text]

offshore sector and in the Maritimes and in the Arctic has dealt a substantial blow to our industry. We at one time had upwards of 500 or 600 people working in the Arctic. There is virtually nothing going on in the Arctic.

As well, our tow boat industry on the West Coast is predominantly dependent upon the forest industry, and the forest industry has been struggling in the last year.

**Senator Graham:** Of the 1200 or 1300 individuals unemployed, they have been unemployed for a long period? Would that be over a year? Those who are employed, how many days a year would they be employed?

**Mr. Sjoquist:** Predominantly, those who are employed are doing all right in that respect, even in the Great Lakes.

You must exempt this year. This year is a disaster. Perhaps 30 ships have been tied up in the last couple of weeks—to the end of May and June—and that has not happened before. That is a serious, unexpected blow to us.

Generally, if the lake fleet works a normal amount of time, counting upper lake shipping, we have around 100 vessels that work for the better part of eight months a year and have four months for a down season. Our wages, however, are predicated on that seasonal basis, so that is not a problem. In the rest of the country, they will pick up a full year's wages.

The real problem is with unemployed. I do not know for how long. This unemployment situation has been building for five years. Every year you can add another 100 or so people onto the total. Except for attrition and retirement, the future of our industry is not great at the moment.

**Senator Graham:** You say that the exclusivity of Canadian-registered ships for voyages west of Anticosti Island was removed by an amendment to the Shipping Act in 1987 and that it should be reintroduced in Bill C-33. Have you had any consultation in that respect with Transport Canada? Have you made representations to Transport Canada?

**Mr. Sjoquist:** I have ongoing consultations with every area of Transport Canada, a major part of my job. This is a recent demand in regard to this bill. The times, the evidence, what is happening, and many speeches by Norman Hall and others representative of the industry, indicate to me that if there is no effort to preserve this fleet, to protect it, to give incentives to replenish it and to rebuild the ships that it will go the way of dodo bird. Mr. Hall has said this much more eloquently than I could.

[Traduction]

celle des Grands Lacs. La disparition d'emplois dans le secteur de l'exploration en mer et dans les régions des provinces maritimes et de l'Arctique a porté un dur coup à notre industrie. À un moment donné, nous avions jusqu'à 500 ou 600 personnes qui travaillaient dans l'Arctique, où il ne se passe à peu près plus rien.

Le secteur des remorqueurs de la côte ouest est tributaire surtout de l'industrie forestière qui a connu des difficultés au cours de l'année écoulée.

**Le sénateur Graham:** Les 1 200 ou 1 300 chômeurs sont-ils en chômage depuis longtemps? Depuis plus d'un an? Combien de jours par année vos membres actifs travailleraient-ils?

**M. Sjoquist:** Ceux qui sont employés se débrouillent très bien, même dans les Grands Lacs.

Il faut faire une exception dans le cas de cette année, qui est un désastre. Il y a peut-être 30 navires qui sont au mouillage depuis une couple de semaines—fin mai et juin—et cela ne s'était jamais vu auparavant. Il s'agit d'un dur coup que nous n'avions pas prévu.

En général, si la flotte des Grands Lacs travaille normalement, compte tenu du transport dans le haut des lacs, il y a environ 100 navires qui travaillent en moyenne huit mois par année et sont immobilisés quatre mois. Les salaires sont toutefois basés sur cette saison, ce qui ne pose pas de problème. Dans le reste du pays, nos membres touchent le plein salaire d'un an.

Ce sont les chômeurs qui posent le véritable problème. Je ne sais pas combien de temps il durera, mais le problème s'aggrave depuis cinq ans. Le total augmente d'environ une centaine de chômeurs par année. Exception faite de l'élimination naturelle et des retraites, l'avenir de l'industrie ne s'annonce pas rose pour le moment.

**Le sénateur Graham:** Vous dites qu'on a supprimé l'exclusivité accordée aux navires immatriculés au Canada dans le cas des voyages à l'ouest de l'île d'Anticosti en modifiant la Loi sur la marine marchande en 1987, et qu'il faudrait remettre cette exclusivité en vigueur dans le projet de loi C-33. Avez-vous consulté Transports Canada à cet égard? Avez-vous présenté des instances au ministère?

**M. Sjoquist:** Je consulte régulièrement tous les secteurs de Transports Canada, et c'est là un aspect important de mon travail. Il s'agit d'une demande récente à l'égard de ce projet de loi. L'époque, les statistiques, ce qui se passe actuellement, et de nombreux discours de Norman Hall et d'autres représentants de l'industrie m'indiquent que si l'on ne fait rien pour préserver et protéger la flotte, pour inciter à la rajeunir et à reconstruire les navires, elle disparaîtra comme le dodo. M. Hall l'a dit avec beaucoup plus d'éloquence que je ne pourrais le faire.



[Text]

**Senator Graham:** What would that do to the cost of shipping for the shippers?

**Mr. Sjoquist:** I do not have any idea as to what it would do with respect to the cost of shipping. The evidence is that there have been very few incursions into that area by foreign shipping. We are trying to make sure that continues. It would not make any difference with respect to the cost to the shipper.

The fears, as far as the shippers are concerned, are down the road. I do not doubt that if there are no incentives given to protect this fleet, the fleet will disappear and the foreign fleet will take over.

If these waters are not protected and if the immigration and labour laws do not apply, people will be sailing between Quebec ports and Thunder Bay, and you may even find masters making only \$10,000 a year or seamen making \$200 a month. A lot of shippers may think that is enticing, but from a broader point of view, that is totally unacceptable.

**Senator Graham:** And you want to reinstate the 14-day waiver period?

**Mr. Sjoquist:** Yes.

**Senator Graham:** You say that you would like to have a thorough investigation by the NTA. Presumably that 14-day investigation defined "alternative shipping". Is that what you are talking about, or are you talking about an indepth investigation by the NTA of this whole problem? Is the NTA the right agency to be doing this investigation?

**Mr. Sjoquist:** I have no thought that anyone else should do the investigation. It is probably better to have an agency outside of transport do the investigation. This was our thought on the National Transportation Safety Board as well.

I have no complaints about the NTA. I have asked them what their procedure is. They do not know. That is exactly what I have been told. I cannot say anything bad about the NTA. It is the right concept. If they have the right to investigate properly, it should be sufficient.

As far as the 14 days are concerned, I would like it to be longer. That is what it was in Bill C-52. I am sure a great deal of thought went into that, and as far as I know, it was not contested by anybody at that time. It came to the parliamentary and Senate committees, and there did not appear to be any contention respecting the 14 days. After that, certain individuals became concerned about the 14 days without any consultation with me or anyone else I have talked to insofar as the Canadian shipping industry and the unions are concerned. It was eliminated without consultation.

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Que deviendraient les coûts de transport pour les expéditeurs?

**M. Sjoquist:** Je n'en ai aucune idée. Tout indique que les sociétés étrangères de transport maritime ont fait très peu d'incursions dans ce secteur. Nous essayons de faire en sorte que cela continue. Cela n'entraînerait aucune différence au niveau des coûts pour l'expéditeur.

Les craintes des expéditeurs portent plutôt sur l'avenir. Je suis persuadé que si l'on n'accorde pas d'incitation pour protéger la flotte, celle-ci disparaîtra et les étrangers la remplaceront.

Si les eaux en question ne sont pas protégées et si les lois sur l'immigration et le travail ne s'appliquent pas, il y aura des gens qui navigueront entre les ports du Québec et Thunder Bay et il pourrait même arriver que des capitaines ne gagnent que 10 000 \$ par année ou des marins, 200 \$ par mois. Beaucoup d'expéditeurs peuvent croire que c'est intéressant, mais dans un contexte plus général, c'est totalement inacceptable.

**Le sénateur Graham:** Et vous voulez rétablir la période de dispense de 14 jours?

**M. Sjoquist:** Oui.

**Le sénateur Graham:** Vous dites que vous souhaiteriez que l'ONT effectue une enquête approfondie. Je suppose que l'enquête de 14 jours a défini l'expression «autre moyen de transport». Est-ce là ce dont vous parlez, ou voulez-vous parler d'une enquête approfondie que ferait l'ONT sur tout le problème? L'ONT est-il l'organisme compétent pour effectuer cette enquête?

**M. Sjoquist:** N'importe qui devrait certes effectuer une enquête. Il est probablement préférable que ce soit une agence de l'extérieur du secteur des transports. C'est ce que nous pensions aussi du Bureau de la sécurité des transports du Canada.

Je n'ai pas à me plaindre de l'ONT. J'ai demandé à ses représentants comment procéder, mais ils ne le savent pas. C'est exactement ce qu'on m'a dit. Je n'ai rien de mal à dire au sujet de l'ONT. Le concept est bon. S'il peut enquêter de la façon appropriée, cela devrait suffire.

Pour ce qui est des 14 jours, j'aimerais que la période soit plus longue. Elle l'était dans le projet de loi C-52. Je suis sûr qu'on a beaucoup réfléchi à la question et, sauf erreur, personne n'a contesté la période à l'époque. La mesure a été soumise aux comités de la Chambre et du Sénat, et les 14 jours n'ont pas semblé poser de problème. Par la suite, certains ont commencé à s'inquiéter de la période de 14 jours sans me consulter ou consulter quiconque à qui j'ai parlé jusqu'à maintenant au sujet de l'industrie canadienne du transport maritime et des syndicats. On a éliminé la période sans consultation.

[Text]

**Senator Graham:** I was around when the Canada Labour Standards Code was first introduced, and that was a long time ago. Is that properly enforced at the present time?

**Mr. Sjoquist:** There are no labour people here for me to praise, because they might think that is unusual in view of some of the things I have said in the past. Canada can hold up the Canada Labour Code and the Department of Labour and our standards anywhere in the world, as far as I am concerned. The Canada Labour Code, compared to many provincial codes and the Public Service Staff Relations Act—which we have many members operating under—holds itself up very well.

**Senator Graham:** Who do you think this legislation benefits most?

**Mr. Sjoquist:** This legislation substantially benefits us all. You will notice that out of the entire bill, I only picked three areas—though the reservation west of Anticosti could be considered major. I do not consider the other two points major. They are minor points and should not hold this bill up. They are correct, and there is no reason for disagreeing with them.

This is a win-win situation for everybody. Our only fear is that the bill could be subject to abuse, and we will end up with foreign ships operating with substandard wages and crews in our waters. Our people would then be out of work.

**Senator Graham:** Are we doing anything here that would have harmful effects on the shipbuilding industry in Canada?

**Mr. Sjoquist:** What it does to the shipbuilding industry is it takes a terrible situation and does not help it whatsoever. Their problems far surpass our problems. Many of our problems are fears. Their fears have been realized, and this bill, which they had hoped would do something to give them some protection, has done nothing. I am only talking about the shipping side of the industry; I am not talking about shipbuilding.

**Senator Perrault:** Would you like to see something like the Jones Act in Canada?

**Mr. Sjoquist:** Yes.

**Senator Perrault:** That is your ultimate goal?

**Mr. Sjoquist:** Yes. I made a quick answer to a specific question. I do not realistically believe that this government or any other government in Canada in 1992 or the year 2000 will impose the Jones Act.

**Senator Perrault:** You are really asking for some of the features of the Jones Act, are you not?

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** J'étais là à l'époque du lancement du Code canadien des normes du travail il y a longtemps. Est-il bien appliqué à l'heure actuelle?

**M. Sjoquist:** Il n'y a pas de représentant des syndicats ici que je pourrais louer, parce qu'il pourrait trouver mes propos inusités étant donné ce que j'ai déjà dit. En ce qui me concerne, le Code canadien du travail, le ministère du Travail et nos normes sont très bien vus partout dans le monde. Comparativement à de nombreux codes provinciaux et à la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique—qui régit beaucoup de nos membres—le Code canadien du travail est très bien vu.

**Le sénateur Graham:** À qui croyez-vous que cette législation profite le plus?

**M. Sjoquist:** Nous profitons tous considérablement de la mesure à l'étude. Vous remarquerez que je n'ai abordé que trois aspects du projet de loi, même si l'on pourrait considérer que nous avons des réserves majeures au sujet de la région à l'ouest de l'Île d'Anticosti. Les deux autres points ne sont pas majeurs. Il s'agit de questions mineures qui ne devraient pas retarder ce projet de loi. Ils sont corrects et rien ne justifie de ne pas être d'accord.

Tout le monde en sort gagnant. Notre seule crainte, c'est qu'on abuse du projet de loi et que nous finissions par voir des navires étrangers opérer dans nos eaux avec des équipages et des salaires non conformes aux normes. Nos gens seraient alors sans travail.

**Le sénateur Graham:** Faisons-nous quelque chose ici qui aurait des effets négatifs sur l'industrie de la construction navale au Canada?

**M. Sjoquist:** Le projet de loi ne fait rien pour améliorer la situation terrible de l'industrie de la construction navale. Ses problèmes sont beaucoup plus graves que les nôtres. Beaucoup de nos problèmes sont des appréhensions et celles du secteur de la construction navale se sont réalisées. Le projet de loi à l'étude ne fait rien pour le protéger et ne répond pas à ses attentes. Je parle simplement du secteur du transport maritime de l'industrie, et non de celui de la construction navale.

**Le sénateur Perrault:** Aimerez-vous voir une mesure semblable à la loi Jones au Canada?

**M. Sjoquist:** Oui.

**Le sénateur Perrault:** C'est votre but ultime?

**M. Sjoquist:** Oui. J'ai répondu rapidement à une question précise. Je ne crois pas que le gouvernement ou n'importe quel autre gouvernement du Canada impose la loi Jones en 1992 ou en 2000.

**Le sénateur Perrault:** En réalité, vous demandez certains des aspects de la loi Jones, n'est-ce pas?



[Text]

**Mr. Sjoquist:** That is right. We should target specific areas that could be problems rather than doing it universally.

**Senator Perrault:** You say on page 3 of your written brief:

It is our view that a notice period of at least 14 days is essential to assure that a thorough investigation is undertaken by the National Transportation Agency.

Do you think that is necessary in view of the state of computers: artificial intelligence, software programs, cellular phones and fax machines? Does it really take 14 days to do an investigation?

**Mr. Sjoquist:** No.

**Senator Perrault:** Surely technology has removed the need for such a long period.

**Mr. Sjoquist:** I think you are correct. If I had to do the brief over again, I would add another couple of lines and paragraphs, not putting all the emphasis on the investigation. I believe it must be substantially more than just telephone calls.

The whole system revolves around the suitability and availability of ships. That cannot be done in a day. There must be fair notice given. We must give the Canadian shipping companies—our first concern overall—an opportunity to fairly say whether they have suitable ships available.

This matter of notice is a two-pronged issue: first, a thorough investigation involving more than phone calls; and, second, an advance notice period or a breathing period.

**Senator Perrault:** A more structured way to conduct the investigation.

**Mr. Sjoquist:** Right.

**Senator Perrault:** There have been allegations of sweetheart deals involving companies that will say, "Look, we are in desperate need of a ship." They indicate that no Canadian vessel is available, but they happen to have a Bermuda- or Bahamas-registered ship waiting in port, coincidentally. It is all ready to go with foreign crews. Is that a valid criticism and, if so, can you give us examples of what you perceive to be abuses?

**Mr. Sjoquist:** I do not think that has happened to any extent in the past, but I do not live in a fairy tale world. It will happen more frequently in the future.

A perfect example is that despite the very good support we have had from the Canadian shipping industry—because I think we have a common cause with the Canadian shipping

[Traduction]

**M. Sjoquist:** En effet. Il faudrait cibler des secteurs précis où il pourrait se poser des problèmes au lieu d'agir universellement.

**Le sénateur Perrault:** Vous dites à la page 3 de votre mémoire:

Un préavis d'au moins 14 jours est essentiel si l'on veut que l'Office national des transports puisse mener une enquête approfondie.

Croyez-vous que ce soit nécessaire compte tenu des ordinateurs, de l'intelligence artificielle, des logiciels, des téléphones cellulaires et des télécopieurs dont on dispose actuellement? Faut-il vraiment 14 jours pour effectuer une enquête?

**M. Sjoquist:** Non.

**Le sénateur Perrault:** La technologie a sûrement supprimé le besoin d'une période aussi longue.

**M. Sjoquist:** Je crois que vous avez raison. Si je devais recommencer le mémoire, j'y ajouterais quelques lignes et paragraphes sans insister uniquement sur l'enquête. Je crois qu'il faut utiliser des moyens beaucoup plus techniques que le simple appel téléphonique.

Tout le système pivote sur la convenabilité et la disponibilité des navires, ce qui ne peut être établi en une journée. Il faut donner un préavis juste. Il faut permettre aux sociétés canadiennes de transport maritime—qui nous préoccupent avant tout—de préciser si elles ont des navires adaptés disponibles.

Cette question de l'avis comporte deux volets: il y a d'abord l'enquête approfondie, qui nécessite plus que de simples appels téléphoniques, et ensuite, un préavis qui permet de souffler.

**Le sénateur Perrault:** Une façon plus structurée d'effectuer l'enquête.

**M. Sjoquist:** En effet.

**Le sénateur Perrault:** On a parlé d'ententes de faveur dans le cadre desquelles des sociétés diront qu'elles ont désespérément besoin d'un navire. Elles indiqueront qu'aucun navire canadien n'est disponible, mais qu'elles ont au mouillage, par pure coïncidence, un navire battant pavillon bermudien ou bahamien qui est prêt à appareiller avec un équipage étranger. S'agit-il d'une critique valable et, dans l'affirmative, pouvez-vous nous donner des exemples de ce que vous considérez comme des abus?

**M. Sjoquist:** Je ne crois pas que cela se soit produit souvent dans le passé, mais je ne me leurre pas. Cela sera plus fréquent à l'avenir.

Voici un exemple parfait: malgré l'excellent appui que nous avons reçu de l'industrie canadienne du transport maritime—parce que je pense que nous défendons comme elle une cause

[Text]

industry in protecting the interests of the fleet—all of their salty laker and self-unloader vessels have been flagged out under foreign flag. These are vessels that were built to work the season in the Great Lakes. They are the most technologically advanced ships around.

I am not accusing anyone of being devious; it sounds like good business to me. However, we have ships that could easily transport grain to Russia, and there is a need for self-unloaders. I have a lot of trouble believing that when the shipping companies that own these ships are contacted and asked if they have any ships available, they will say, "Oh, no, we honour Bill C-33; we want to honour the intent of the coasting trade." They will not want to bring these ships in. There was one request to do that in the Maritimes two or three years ago. The SIU probably referred to it. We were most upset about it, and the Water Transport Commission did reject the request.

**The Chairman:** I want to thank you both very much for your presentation. I have noted your suggestions for amendments to Bill C-33 and your overall approval of many sections in the bill.

Joining us now are officials from the Lake Carriers Association and the Canadian Lake Bulk Carriers.

You have heard some of the other witnesses who have appeared this morning. We would like you to read through your brief, and then we will open the matter for questioning.

**Mr. David Gardiner, Chairman, Canadian Lake Carriers Association and the Canadian Lake Bulk Carriers:** I am here in my capacity as Chairman of the Capital Lake Carriers Association. With me is Mr. George Miller, president of that association.

The CLCA is an association of eight shipping companies operating Canadian flag cargo vessels on the Great Lakes-St. Lawrence Seaway system. We operate dry cargo, bulkers, self-unloaders and tankers. The current fleet total in the association is 77 vessels which, when operating, provide approximately 2100 shipboard positions. That is not the total number of jobs. Those are actual positions on ships which are subject to a multiplier.

The CLCA acts as a negotiator and interpreter of the collective agreements covering the unionized employees on member ships.

[Traduction]

commune, qui est de protéger les intérêts de la flotte—tous leurs navires océaniques des Grands Lacs et navires auto-déchargeurs battent maintenant pavillon étranger. Ce sont des navires qui ont été construits pour faire la saison dans les Grands Lacs. Ces navires sont les plus avancés sur le plan technologique.

Je n'accuse personne de sournoiserie, car cela me semble une saine pratique d'affaires. Nous avons toutefois des navires qui pourraient facilement transporter du grain en Russie et il existe un besoin de navires auto-déchargeurs. J'ai beaucoup de difficulté à croire que si l'on communique avec les sociétés de navigation qui possèdent ces navires pour leur demander si elles ont des navires disponibles, elles répondront que non, qu'elles se conforment au projet de loi C-33 et à l'esprit du cabotage. Elles ne voudront pas faire entrer ces navires. On a présenté une demande à cet effet dans les provinces maritimes il y a deux ou trois ans. Le SIM y a probablement fait allusion. Cela nous a troublés énormément et la Commission du transport par eau a rejeté la demande.

**Le président:** Je vous remercie tous deux beaucoup de votre exposé. J'ai pris note des amendements que vous proposez au projet de loi C-33 et j'ai aussi noté que vous approuviez en général de nombreux articles du projet de loi.

Nous accueillons maintenant les représentants de l'Association canadienne des armateurs des Grands Lacs et de la Canadian Lake Bulk Carriers.

Vous avez entendu certains des autres témoins qui ont comparu ce matin. Nous aimerions que vous lisiez votre mémoire et nous passerons ensuite aux questions.

**M. David Gardiner, président, Association canadienne des armateurs des Grands Lacs et Canadian Lake Bulk Carriers:** Je suis ici à titre de président du conseil d'administration de la Capital Lake Carriers Association. M. George Miller, président de l'Association, m'accompagne.

L'ACAGL est une association de huit sociétés de transport maritime qui exploitent des cargos battant pavillon canadien dans le système des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent. Nous exploitons des transporteurs de marchandises sèches, des vraquiers, des navires auto-déchargeurs et des pétroliers. La flotte totale de l'Association compte actuellement 77 navires qui, lorsqu'ils sont actifs, fournissent environ 2 100 emplois à bord. Il ne s'agit pas du nombre total d'emplois. Il s'agit d'emplois réels sur des navires, qui ont un effet multiplicateur.

L'ACAGL négocie et interprète les conventions collectives qui couvrent les employés syndiqués sur les navires des sociétés membres.



*[Text]*

The chairman of the CLCA is elected for a two-year term by the directors who are senior officers of the member companies. I am currently serving in that capacity.

The company of which I am president, GLBC Inc., is a general partner in a limited partnership known as Great Lakes Bulk Carriers. We currently manage and operate a fleet of one foreign flag and fifteen Canadian flag bulk carriers on behalf of three different ship owners, all Canadian. In a typical year, our fleet will handle in excess of 6 million tonnes of bulk cargo. Most of that is Canadian grain and iron ore destined for national markets.

We see ourselves as an important part of a national transportation system that happens to use an international waterway to perform services.

I have taken a moment to distinguish my two roles for a reason. As a president of a Canadian shipping company, you are often caught between the proverbial rock and a hard place. As a member of the Canadian Shipowners Association, we generally favour an unrestricted, entrepreneurial environment in which to operate and tend to strive for situations where there is freedom to compete in an ever-changing market place here and abroad. I guess a perfect world would see tax, investment and trade rules that would allow an owner to always exercise the best choice of ship type, flag of registry, crew skills and nationality with which to best serve a customer. That perfect world does not exist. I believe under current conditions, there would be not a Canadian ship owning and operating industry without there being a firm basis of trade that is reserved for that fleet by law. We support the general aims of Bill C-33, which is to provide that business base.

As a manager of a significant number of Canadian ships employing Canadian personnel, I am concerned that Bill C-33, in pursuit of the laudable aim of offering Canadian shippers efficient and unimpeded service, may go too far inasmuch as the ability for a Canadian ship to respond to a trade opportunity could be compromised.

The Canadian fleet is in rapid decline, which I am sure you have heard. The employees are threatened with respect to the number of jobs and the regularity of employment. A major priority of our entire industry now is survival.

From the perspective of Canadian workers on ships, I would like to mention a few concerns with respect to Bill C-33, speaking on behalf of the CLCA.

First, the complete elimination of the waiting period is a concern. We agree that in today's business world, decisions must be made on a timely basis. However, they should not be

*[Traduction]*

Le président du conseil d'administration de l'ACAGL est élu pour un mandat de deux ans par les administrateurs qui sont des hauts dirigeants des sociétés membres. Je suis actuellement président du conseil.

La société dont je suis le président, GLBC Inc., est commanditée dans une société en commandite appelée Great Lakes Bulk Carriers. La flotte que nous exploitons et gérons actuellement pour le compte de trois armateurs différents, tous canadiens, compte un vraquier qui bat pavillon étranger et 15 qui battent pavillon canadien. Au cours d'une année ordinaire, notre flotte transporte plus de 6 millions de tonnes de vrac, et surtout de grain et de minerai de fer canadiens destinés aux marchés nationaux.

Nous nous considérons comme un rouage important d'un système de transport national qui emprunte une voie maritime internationale.

J'ai pris quelques instants pour établir une distinction entre mes deux rôles pour une raison bien précise. Comme président d'une société canadienne de transport maritime, je me retrouve souvent pris entre le proverbial marteau et l'enclume. L'Association des armateurs canadiens favorise en général un contexte d'entreprise sans restriction et nous tendons à rechercher des situations qui permettent la libre concurrence sur un marché toujours mouvant au Canada et à l'étranger. Je suppose que dans un monde parfait, les règles qui régissent la fiscalité, l'investissement et le commerce permettraient à un armateur de toujours choisir le type de navire, le pavillon, les équipages et la nationalité qui permettent de mieux servir un client. Ce monde parfait n'existe pas. Je crois que dans la conjoncture actuelle, il n'y aurait pas d'armateurs ni d'exploitants de navires canadiens si la loi ne réservait pas à cette flotte une solide base d'affaires. Nous appuyons les buts généraux du projet de loi C-33, qui sont d'assurer cette base d'affaires.

Comme gestionnaire d'un nombre important de navires canadiens qui emploient des équipages canadiens, je crains que dans la recherche du but louable qui consiste à assurer un service efficient et sans obstacle aux expéditeurs canadiens, le projet de loi C-33 n'aille trop loin, car il pourrait compromettre la capacité d'un navire canadien de saisir une occasion d'affaires.

La flotte canadienne diminue rapidement, comme on vous l'a dit, j'en suis sûr. Le nombre des emplois et la régularité de l'emploi sont menacés. La survie constitue maintenant une grande priorité pour notre industrie.

Comme je représente l'ACAGL, j'aimerais mentionner quelques préoccupations des travailleurs canadiens au sujet du projet de loi C-33.

Tout d'abord, la disparition complète de la période d'attente préoccupe. Nous reconnaissons que dans le monde des affaires d'aujourd'hui, les décisions doivent se prendre au bon

[Text]

made without full information. Bill C-52 proposes a 14-day waiting period for the granting of a waiver and it did provide, therefore, a response time.

If I were asked whether I could provide a vessel to you sometime tomorrow, my first answer would be, "I do not know". I would have to check the fleet disposition, determine the shipper commitments and whether we could adjust them, and some negotiations and rescheduling would definitely be involved. That takes time.

We think that in any bill designed to provide business for Canadian shippers and workers a minimum response time ought to be permitted. Bill C-52 did provide for that.

Employable Canadian workers should be employed before awarding the jobs to citizens of other countries. In this connection, it is noted that had our current Minister of Transport recently wrote: "On occasion, the Canadian fleet does not have the capability to respond to a need for a specialized service. In these cases, a mandatory waiting period could create a unwarranted delay."

I would submit that this is an acceptable risk if the alternative is increased Canadian unemployment. The second area of concern is the lack of specific procedures to monitor available Canadian shipping capacity and the capability to respond to a waiver request. We support the idea that a centralized data base of Canadian ship availability should be maintained and that a shipper, prior to requesting a waiver, should be obliged to prove that he has consulted that information and has actually followed up any leads. The Canadian seafarer should have security of employment. That requires that every effort is made to keep him or her employed.

The third area of concern is the open-ended nature of the term of employment for a non-Canadian crew, once a waiver is granted. We realize the maximum term for a waiver is 12 months, but assume that renewals are not all that difficult. Immigration Canada negotiates with permit operators and attempts to ensure Canadian labour is used where practical. We feel that Bill C-33, or regulations that may emanate from it, could be strengthened in this area to at least make it a condition of permit renewal that the permit holder has in fact been required to show cause why a change to a Canadian crew is not possible, and that full negotiations on the issue have been held.

Mr. Chairman, you will hear from Mr. Fuchs of the Council of Maritime Affairs a little later. COMA came together last year. Its purpose is to address long-term issues of employment, productivity and training for the industry. We need a secure base of business activity and hence employment for these efforts to bear truth. We felt it important to point out that

[Traduction]

moment. Il ne faut toutefois pas les prendre à l'aveuglette. Le projet de loi C-52 proposait une période d'attente de 14 jours avant l'octroi d'une dispense, ce qui donnait donc le temps de réagir.

Si l'on me demandait un navire pour demain, je répondrais d'abord que je ne sais pas. Il faudrait que je vérifie la flotte disponible, les engagements des expéditeurs, que je décide si nous pouvons les modifier. Il faudrait certainement négocier et réorganiser les horaires, ce qui prend du temps.

Tout projet de loi conçu pour donner du travail aux expéditeurs et aux travailleurs canadiens doit permettre un minimum de temps pour réagir. Le projet de loi C-52 le prévoyait.

Il faudrait employer les travailleurs canadiens employables avant des étrangers. À cet égard, il convient de noter que l'actuel ministre des Transports a écrit récemment qu'il arrive à l'occasion que la flotte canadienne ne peut répondre à un besoin de services spécialisés et que dans de tels cas, une période d'attente obligatoire entraînerait un retard indu.

Le risque est acceptable face à l'autre possibilité qui est une hausse du chômage au Canada. Le deuxième aspect qui préoccupe, c'est qu'il n'y a pas de procédure précise pour suivre la capacité canadienne disponible, et la capacité de répondre à une demande de dispense. Nous appuyons l'idée d'une base de données centralisée sur les navires canadiens disponibles et nous sommes d'accord pour obliger l'expéditeur, avant de demander une dispense, à prouver qu'il a consulté la base de données en question et qu'il a en fait donné suite à toute indication. Le marin canadien devrait bénéficier de la sécurité d'emploi et c'est pourquoi il faut faire tous les efforts possibles pour le garder actif.

Le troisième point qui inquiète, c'est la nature ouverte de la durée de l'emploi d'un équipage non canadien une fois la dispense accordée. Nous réalisons qu'une dispense dure au maximum 12 mois, mais nous supposons que les renouvellements ne sont pas trop difficiles à obtenir. Immigration Canada négocie avec les exploitants qui détiennent un permis et essaient de faire en sorte qu'on utilise de la main-d'œuvre canadienne lorsque c'est pratique. On pourrait muscler à cet égard le projet C-33 ou tout règlement qui pourrait en découler afin d'obliger le titulaire du permis qui veut obtenir un renouvellement à prouver pourquoi il est impossible d'employer un équipage canadien et qu'il y a eu des négociations complètes sur la question.

Monsieur le président, vous entendrez un peu plus tard M. Fuchs du Conseil des Affaires Maritimes. Créé l'année dernière, le CAM a pour rôle de s'attaquer aux problèmes d'emploi, de productivité et de formation qui sévissent depuis longtemps dans l'industrie. Pour que ces efforts portent fruit, nous avons besoin d'une base d'affaires garantie, et par consé-



[Text]

we see some potential for erosion of Canadian jobs in our industry as a result of Bill C-33 as it is presently worded and urge your committee to ensure that the Canadian coastal trading regime has teeth to keep Canadian shippers well served by a viable and reliable Canadian shipping industry, as well as providing the shippers with alternatives only in those cases where Canadian flag vessels are not available.

It was mentioned that the Canadian fleet is under extreme pressure. That is definitely the case. In another report I did recently, it was noted that the return on investment for the Canadian shipowner fleet has been below the Canadian bond yield for nine of the last ten years and has been negative since 1987. So we are under extreme financial pressure and, therefore, the continued pressure on our natural market base is of major concern to us.

The ships that we have are built to optimize the seaway. They are the ships that carry the most cargo on the dimensions of the seaway. They employ crews that are familiar with the waterway and are suited and trained for that job. We therefore feel that the future of the seaway is linked to an ongoing provision of a decent-sized and capable Canadian fleet. I put that in the context of foreign flag vessels that can trade in and out of the seaway. In 1981, there were more than 2000 such ships in the world register. We project, under building, replacement and scrapping trends of those foreign ships, that there would be less than 300 by the year 2000 that could in fact access the seaway. Therefore, this transportation artery is going to have difficulty finding shipping capacity. That is another reason we believe that the continuation of the Canadian fleet is important and that, by extension, means continuation of conditions which allow us to continue to employ and have available to us the officers and unlicensed crewing for those vessels.

**The Chairman:** Thank you very much. I heard what you said about waiver today and I understand it. Last night we had a presentation from Donald A. MacLeod, general legal counsel for Secunda Marine Services Limited on behalf of the Canadian Offshore Vessel Operators Association. I would like to read you one paragraph from what he said about waivers and maybe you can help me to figure out which way my thinking should go. This is what he said at the top of page 5:

The vessel operators support the maintenance of the waiver system. It is needed to service customers that utilize vessels. The system cannot have restrictions placed upon it such as artificial waiting periods, and we were pleased to see that the current legislation proposed by

[Traduction]

quent d'emplois. Il importe de signaler que dans sa forme actuelle, le projet de loi C-33 pourrait entraîner une érosion des emplois canadiens dans notre industrie. C'est pourquoi nous exhortons le Comité à veiller à muscler le régime de cabotage du Canada pour garantir que les expéditeurs canadiens soient bien servis par une industrie canadienne du transport maritime viable et fiable, en plus de fournir aux expéditeurs des solutions de rechange seulement lorsque des navires battant pavillon canadien ne sont pas disponibles.

On a dit que la flotte canadienne subit des pressions extrêmes, et c'est vrai. Dans un autre rapport que j'ai présenté récemment, on note que le rendement sur l'investissement pour les armateurs canadiens a été inférieur à celui des obligations du Canada pendant neuf des dix dernières années, et qu'il est négatif depuis 1987. Nous supportons donc des pressions financières extrêmes et c'est pourquoi les pressions constantes qui s'exercent sur notre marché naturel nous inquiètent énormément.

Nos navires sont construits de façon à optimiser la voie maritime. Ce sont eux qui transportent le plus de cargaisons dimensionnées en fonction de la voie maritime. Ils emploient des équipages qui connaissent bien les voies navigables, qui conviennent à la tâche et qui ont reçu la formation appropriée. C'est pourquoi nous croyons que l'avenir de la voie maritime est lié à l'existence continue d'une flotte canadienne de taille décente et capable. Je tiens ces propos dans le contexte des navires battant pavillon étranger qui peuvent emprunter la voie maritime. Le registre mondial contenait plus de 2 000 navires de ce genre en 1981. Compte tenu des tendances de la construction, du remplacement et de la mise à la ferraille de ces navires étrangers, nous prévoyons qu'en l'an 2000, il y en aura moins de 300 qui pourront en fait emprunter la voie maritime. Cette artère de transport aura donc de la difficulté à trouver de la capacité. C'est une autre raison pour laquelle nous jugeons qu'il importe de maintenir la flotte canadienne, ce qui sous-entend qu'il faut maintenir les conditions qui nous permettent de continuer d'employer des officiers et des membres d'équipage non brevetés pour ces navires.

**Le président:** Merci beaucoup. J'ai entendu tout ce que vous avez dit au sujet de la dispense aujourd'hui et je comprends. Hier soir, nous avons entendu un exposé de Donald A. MacLeod, avocat-conseil général de Secunda Marine Services Limited, pour le compte de la Canadian Offshore Vessel Operators Association. J'aimerais reprendre un paragraphe de ce qu'il avait à dire au sujet des dispenses et vous pourrez peut-être m'aider à décider dans quel sens je devrais pencher. Voici ce qu'il disait au début de la page 5:

Les exploitants de navires appuient le maintien du système de dispense, nécessaire pour servir les clients qui utilisent des navires. On ne peut imposer au système des restrictions comme des périodes d'attente artificielles et nous sommes heureux de voir qu'on a supprimé dans le

[Text]

Bill C-33 has eliminated the provisions contained in the former Bill C-52 that required a fourteen-day notice of application for utilization of a foreign vessel. Such a restriction would make it very difficult for the industry to respond to the needs of our customers. In addition, there are certain types of vessels which have never been built in Canada, and therefore there is not the slightest chance of a Canadian vessel being available to provide the service.

That is a little different from what you have said today. Can you tell me how I should be able to distinguish between that point of view and the view you expressed?

**Mr. Gardiner:** There are different segments in our industry and obviously a different set of dynamics in certain geographic areas, for example, the offshore as opposed to the industry I am familiar. We see the need for a waiver system in that we believe that what ultimately drives the business is the customer, and the customer must have access to types of ships at the time he needs them.

The point I was trying make is that in the complete absence of any waiting period, certainly from the point of view of the business in which I work, it is impossible to provide an adequate response. If we are not given time to remanage and rearrange our own affairs in response to a waiver request, that becomes almost impossible. We are not opposed to the idea of a waiver. It has its place. What disturbed us was anything which took away a reasonable ability for us to respond to a request.

In the lakes, where the ships tend to make longer voyages and there are a number of shippers involved, rearranging in a quick response, as I said in my paper, usually results in the necessity for a number of negotiations within the company and outside with the customer base as well.

**Senator Graham:** The chairman made reference to Mr. MacLeod's testimony last night. When he was questioned as to the number of times that he was disadvantaged or inconvenienced by the existing waiver, he responded that it was twice in the last year. I do not know how inconvenienced he was, but that seemed to me to be a small number of times if you put it in the total equation.

You say here that you realize the maximum term for a waiver is 12 months, but assume that renewals would not be all that difficult. In your judgment is a 12-month waiver too long?

**Mr. Gardiner:** I think it depends on the situation.

[Traduction]

projet de loi C-33 les dispositions contenues dans l'ancien projet de loi C-52 qui imposaient un préavis de 14 jours pour les demandes d'utilisation d'un navire étranger. À cause d'une telle restriction, il serait très difficile pour l'industrie de répondre aux besoins de ses clients. Il existe en outre certains genres de navires qui n'ont jamais été construits au Canada et il n'y a donc pas la moindre chance qu'un navire canadien soit disponible pour offrir le service.

Ces propos diffèrent un peu des vôtres. Pouvez-vous me dire comment je devrais pouvoir établir une distinction entre ce point de vue et celui que vous avez exprimé?

**M. Gardiner:** Notre industrie compte différents secteurs d'activité et la dynamique est manifestement différente dans certaines régions géographiques: c'est par exemple le cas dans le secteur de la haute mer par rapport à celui que je connais bien. Il faut un système de dispenses parce que nous croyons que le client est en bout de ligne le moteur de notre secteur d'activité et qu'il doit avoir accès au genre de navire qu'il recherche au moment où il en a besoin.

Ce que j'essayais de dire, c'est que s'il n'existe aucune période d'attente, mon secteur d'activité ne peut certainement pas répondre de façon satisfaisante à la demande. Si l'on ne nous donne pas le temps de réarranger nos propres affaires pour réagir à une demande de dispense, cela devient presque impossible. Nous ne nous opposons pas au principe de la dispense, qui a son rôle à jouer. Ce qui nous trouble, c'est tout ce qui est nous enlève une possibilité raisonnable de donner suite à une demande.

Dans les Grands Lacs, où les navires ont tendance à faire de plus longs voyages et où les expéditeurs sont assez nombreux, si l'on veut se réorganiser pour réagir rapidement, comme je l'ai dit dans mon document, il faut habituellement entreprendre un certain nombre de négociations avec l'entreprise et aussi avec les clients.

**Le sénateur Graham:** Le président a fait allusion au témoignage de M. MacLeod hier soir. Lorsqu'on lui a demandé de préciser le nombre de fois où le système actuel de dispense l'a désavantagé ou incommodé, il a répondu l'avoir été à deux reprises au cours de l'année écoulée. Je ne sais pas dans quelle mesure il a été incommodé, mais cela me semblait peu souvent compte tenu de la conjoncture totale.

Vous dites ici réaliser qu'une dispense dure au maximum 12 mois, mais supposer que les renouvellements ne sont pas tellement difficiles à obtenir. Selon vous, une dispense de 12 mois est-elle trop longue?

**M. Gardiner:** Tout dépend de la situation.



[Text]

**Senator Graham:** Would it be practical to have a shorter waiver? Last night Senator Forrestall was even suggesting that it should be for one trip or one contract.

**Mr. Gardiner:** My understanding is that the 12 months do not often get used. Often ships only utilize the provision for a few days.

With regard to my point about response time, a 12-month waiver probably indicates a type of ship that may not have been readily available in Canada, but if that business takes hold and is going to continue, my concern is that a Canadian ship operator should be in a position to look at that business as a long-term proposition and consider his ability to provide a ship himself. I would be concerned about a renewal on a routine basis where a foreign vessel would stay in a trade which it came into on a waiver, effectively shutting the Canadian operator out of an opportunity.

**Senator Graham:** Are you familiar with the *Kiisla*?

**Mr. Gardiner:** Yes I am.

**Senator Graham:** I am going to quote from the minister's statement when he was here the other day. He talked about the number of waivers that were issued. He said that of the 57 waiver applications received in 1991, 49 were approved, though some vessels did not use their temporary rights to navigate in Canadian waters, and of the 49 approvals many involved foreign registered ships that were applying to engage in activities for only a short duration. The remaining ten approvals involved non-duty paid ships, which had requested partial remission of duty. Most of these ten ships were fully crewed by Canadians throughout their engagement in Canadian waters.

Yet we hear stories like that about the *Kiisla*, which has been operating in Canadian waters for up to three years. Does the minister's perspective of the story with respect to the *Kiisla* jibe with reality as you know it?

**Mr. Gardiner:** I mentioned that I was familiar with the ship. I believe that the primary trade she is in is international, in the sense that it is between Canada and the United States. There is nothing in any bill which precludes a foreign ship from doing that legally. I am not aware of how many times that ship may have taken a purely domestic run. I am not in the tanker business. It is not something I have been very aware of.

**Senator Graham:** Are there other examples?

**Mr. Gardiner:** That is a good example of trade that has been established in our back yard and seems to be perpetuating. I am sure if a Canadian operator determined that he could be competitive in that market, he would want to do that. But the

[Traduction]

**Le sénateur Graham:** Une dispense plus courte serait-elle pratique? Le sénateur Forrestall a même suggéré hier soir que la dispense devrait s'appliquer à un seul voyage ou à un seul contrat.

**M. Gardiner:** Je crois savoir qu'on n'utilise pas souvent les 12 mois. Il arrive souvent que des navires n'utilisent cette disposition que quelques jours seulement.

Quant à ce que je disais au sujet du temps de réaction, une dispense de 12 mois s'applique probablement à un genre de navire difficilement disponible au Canada, mais si l'activité en question doit durer, ce que je dis, c'est qu'un armateur canadien devrait être en mesure d'envisager l'affaire comme une proposition à long terme et d'étudier la possibilité de fournir lui-même un navire. Un renouvellement de routine qui permettrait à un navire étranger de poursuivre une activité entreprise grâce à une dispense, ce qui enlèverait en réalité une possibilité à un exploitant canadien, me préoccuperait.

**Le sénateur Graham:** Connaissez-vous le *Kiisla*?

**M. Gardiner:** Oui.

**Le sénateur Graham:** Je vais reprendre les propos que le ministre a tenus ici l'autre jour. Il a parlé du nombre de dispenses accordées. Il a dit que 49 des 57 demandes de dispense reçues en 1991 avaient été approuvées, même si certains navires n'ont pas utilisé leurs droits temporaires pour naviguer dans les eaux canadiennes, et qu'un grand nombre des 49 dispenses accordées l'avaient été à des navires immatriculés à l'étranger qui demandaient l'autorisation de se livrer à certaines activités pendant une brève période seulement. Les dix autres dispenses ont été accordées à des navires non dédouanés qui avaient demandé une remise partielle de droits de douanes. La plupart de ces dix navires avaient un équipage canadien pendant qu'ils naviguaient dans les eaux canadiennes.

On entend toutefois dire de telles choses au sujet du *Kiisla*, qui navigue dans les eaux canadiennes depuis presque trois ans. Les propos du ministre en ce qui a trait au *Kiisla* correspondent-ils à la réalité telle que vous la connaissez?

**M. Gardiner:** J'ai dit bien connaître le navire. Je crois qu'il fait surtout du commerce international, c'est-à-dire entre le Canada et les États-Unis. Il n'y a rien dans aucun projet de loi qui empêche un navire étranger de le faire légalement. Je ne sais pas combien de circuits purement intérieurs le navire en question a pu effectuer. Je ne m'occupe pas de pétroliers. Ce n'est pas un secteur d'activité que je connais très bien.

**Le sénateur Graham:** Y a-t-il d'autres exemples?

**M. Gardiner:** Il s'agit là d'un bon exemple d'activité qu'on a établi dans notre propre cour et qui semble se perpétuer. Je suis sûr que si un armateur canadien décidait qu'il pourrait être compétitif sur ce marché, il aimerait s'y lancer. Mais

[Text]

fact that the waiver is granted and the ship is already there, does not really open the door to talk very much to the customer.

**Senator Graham:** The National Transportation Act of 1987 states that competitive and market forces are the prime agents in providing viable and effective transportation services. Would you agree with that?

**Mr. Gardiner:** The market forces are what should drive the nature of the service?

**Senator Graham:** That is what the NTA says.

**Mr. Gardiner:** Yes, I have to agree. I am in the business of providing a service. I do not think I can meet a shipper's requirement by giving him only one solution. I have to understand his needs and requirements. As a Canadian ship operator, I am concerned we have an environment that allows me time to make that kind of response and adjust to a demand.

**Senator Graham:** And this should be the prime motivating force? There should not be any other factors that have to intervene?

**Mr. Gardiner:** I must speak from my background as a lakes operator. I tried make the point that the seaway, as a national transportation artery, has to be efficiently utilized. The Canadian fleet is best served to do that. I think the customer then is well served and we are meeting the customers' demands. So I do not think it is inconsistent with what you have stated. That is what drives the business.

**Senator Graham:** You are looking for some changes in the bill. Is it important that we pass this legislation at the present time, or would you be comfortable having it passed in September or October?

**Mr. Gardiner:** I am not here to delay the bill. I think it has good features and that it addresses some long overdue issues. That is why I took care to express them as concerns. I realize the NTA, the regulations that may govern how this is done, is what makes it work. I ask that some of these concerns be addressed. Logical changes in the application could be taken care of. It would be silly for me to say that I am here to oppose the passing of the bill. I am here to point out that without a proper atmosphere in its application, there are further restrictions being placed on the Canadian fleet and the Canadian employee, and that is not a good thing. This industry has a lot of money invested in those people and they work hard, given a chance.

**Senator Graham:** Thank you.

**Senator Forrestall:** The definitions sections of the bill, clause 2, says that "technical call" means any call, other than

[Traduction]

comme on a accordé une dispense et comme le navire est déjà là, cela ne facilite pas vraiment les discussions avec le client.

**Le sénateur Graham:** La Loi nationale sur les transports de 1987 précise que les forces de la concurrence et du marché sont les principaux moteurs de services de transport viables et efficaces. Êtes-vous d'accord?

**M. Gardiner:** Les forces du marché devraient décider de la nature du service?

**Le sénateur Graham:** C'est ce que précise la LNT.

**M. Gardiner:** Je dois être d'accord. Je suis en affaires pour fournir un service. Je ne crois pas pouvoir répondre aux besoins d'un expéditeur en lui présentant une seule solution. Je dois comprendre ses besoins et ses exigences. Comme armateur canadien, je veux que le contexte me donne le temps de réagir ainsi et de m'adapter à une exigence.

**Le sénateur Graham:** Et il devrait s'agir là du principal facteur de motivation? Il ne devrait pas intervenir d'autre facteur?

**M. Gardiner:** Je dois fonder mes propos sur mon expérience d'armateur des Grands Lacs. J'ai essayé de faire comprendre qu'il faut utiliser efficacement la voie maritime, artère nationale de transport. La flotte canadienne est la mieux équipée pour le faire. Je crois que le client est alors bien servi et que nous répondons à ses exigences. Je ne crois donc pas qu'il y ait d'incohérence avec ce que vous avez dit. C'est ce qui fait fonctionner ce secteur d'activité.

**Le sénateur Graham:** Vous souhaitez qu'on modifie le projet de loi. Est-il important que nous adoptions cette mesure législative dès maintenant, ou cela vous conviendra-t-il si nous le faisons en septembre ou en octobre seulement?

**M. Gardiner:** Je ne suis pas venu retarder le projet de loi. Je crois qu'il contient de bons éléments et qu'il aborde des questions qu'il aurait fallu aborder depuis longtemps. Voilà pourquoi j'ai parlé de préoccupations. Je réalise que le système fonctionne à cause de la LNT, et des règlements qui peuvent régir la façon de procéder. Je demande qu'on tienne compte de certaines de ces préoccupations. On pourrait s'occuper de changements logiques dans la demande. Il serait stupide de croire que je suis venu m'opposer à l'adoption du projet de loi. Je suis venu vous signaler que si cette mesure n'est pas appliquée dans le contexte approprié, on imposera d'autres restrictions à la flotte canadienne et aux employés canadiens, ce qui n'est pas bon. L'industrie a investi énormément d'argent dans ces gens qui travaillent fort lorsqu'on leur en donne la chance.

**Le sénateur Graham:** Merci.

**Le sénateur Forrestall:** À l'article des définitions techniques du projet de loi, soit l'article 2, on lit qu'une «escale



[Text]

an emergency call or an in-transit call, that is for a purpose other than the embarking or disembarking of passengers. Is that a loophole?

**Mr. Gardiner:** I do not see it as that. I would interpret that as being a technical reason having something to do with a sickness of a crew member or almost anything. If it excludes cargo and passengers, I do not know—

**Senator Forrestall:** It does not exclude cargo, just passengers.

**Mr. Gardiner:** Well then it is a loophole, I am sorry.

**Senator Forrestall:** You could you drive a tanker through it. Pardon the pun.

With regard to the time of the licence, you issue the licence and it shall be valid for whichever is the shorter, a 12-month period or the need for a licence renewal. We have seen the abuses which result from the ease with which waivers are granted. These ships may sometimes utilize Canadian seamen, but they normally use the cheapest crews they can. If we are trying to protect this industry for Canadian users and Canadian seamen and women who wish to pursue their vocation in these areas, that 30 days, or even less, might be a sufficient cap, after which there would have to be a clear demonstration of the vessel's capacity to operate within Canadian safety standards and a lot of other associated areas and, of equal or greater importance, the establishment that the ship could not be operated by Canadian officers and crew. It is bad enough we lose the duty and that we do not force them to bring the vessel into the country and put it in the Canadian registry in order that we can collect revenue that we would be entitled to if we did that.

One year is a long time. Would you agree that we could consider a cap on that, except where it is demonstrably difficult to overcome?

There are specialized ships. Mr. MacLeod was right in one aspect of what he said last night, but in another he was totally wrong. He advised us that he could move a Canadian ship into the North Sea or offshore. Of course you cannot do that. Nor should foreign vessels be allowed to come into our waters.

An example is a supply ship running fuel to a storage ship in the north. In wintertime it does not go to Montreal, it goes Portland, Maine. That is a technical stop, or it is not a technical stop, whichever way they want it. It is a loophole. They can employ a foreign vessel because once or twice during the

[Traduction]

technique s'entend d'une escale, à l'exception d'une escale d'urgence ou d'une escale de transit, qui n'est pas destinée à l'embarquement ou au débarquement des passagers». S'agit-il là d'une échappatoire?

**M. Gardiner:** Je ne le vois pas ainsi. Je dirais qu'il s'agit plutôt d'une raison technique qui a trait à la maladie d'un membre d'équipage, ou à presque n'importe quel autre facteur. Si les marchandises et les passagers sont exclus, je ne sais pas—

**Le sénateur Forrestall:** La définition n'exclut pas les marchandises, simplement les passagers.

**M. Gardiner:** Il s'agit alors d'une échappatoire, je suis désolé.

**Le sénateur Forrestall:** Si vous me permettez la blague, un pétrolier pourrait y passer.

Quant à la durée de la licence, celle-ci est valide pour 12 mois ou jusqu'à ce qu'il faille la renouveler, selon la durée la plus courte. Nous avons vu les abus qui découlent de la facilité avec laquelle les dispenses sont accordées. Les navires en question peuvent parfois utiliser des marins canadiens, mais ils emploient normalement les équipages les meilleur marché qu'ils peuvent trouver. Si nous essayons de protéger l'industrie pour les utilisateurs et les marins canadiens, et les femmes qui veulent faire carrière dans ces domaines, 30 jours ou même moins pourraient suffire. Une fois cette période expirée, il faudrait prouver clairement que le navire peut se conformer aux normes de sécurité canadiennes et à une foule d'autres facteurs connexes et, ce qui est tout aussi important sinon plus, il faudrait prouver que des officiers et des membres d'équipage canadiens ne pourraient faire fonctionner le navire. Il est déjà assez grave de perdre les droits et de ne pas forcer les intéressés à amener le navire au Canada et à l'inscrire au registre canadien afin que nous puissions percevoir les revenus auxquels nous aurions droit si nous le faisions.

Un an, c'est long. Seriez-vous d'accord pour que l'on envisage de plafonner cette durée sauf dans les cas où il est prouvé que le problème est difficile à surmonter?

Il y a des navires spécialisés. M. MacLeod avait raison à l'égard d'un point qu'il mentionnait hier soir, mais il avait entièrement tort à l'égard d'un autre. Il nous a dit qu'il pourrait faire pénétrer un navire canadien en mer du Nord ou en haute mer. C'est bien entendu impossible. Il ne faudrait pas non plus permettre à des navires étrangers de pénétrer dans nos eaux.

Le ravitailleur qui transporte du combustible à un navire-entrepôt dans le nord en est un exemple. En hiver, il ne se rend pas à Montréal, mais plutôt à Portland, au Maine. C'est le capitaine qui décide s'il s'agit ou non d'une escale technique. Il s'agit d'une échappatoire. Les intéressés peuvent employer

[Text]

year, it runs down to Portland instead of going up to Montreal or into Dartmouth or Point Tupper or Come-By-Chance.

I appreciate your coming and I appreciate your views. Needless to say, I share them and I support you.

**Senator Buchanan:** On page 2 of your brief you talk about the Canadian fleet being in rapid decline. What are the major reasons for the decline in the Canadian fleet?

**Mr. Gardiner:** There are a number of them. I have to tie that first to my comment on the rate of return. There is no money in it right now. So as ships get older, they are not replaced. That is partly due to the whole economics of the business and the pressures that are put on by alternate transport routes and all those kinds of things.

The main thing is that the demand has to be fairly stable for services. As an owner of a ship, I have to see a reasonably healthy outlook in terms of cargo. It has been erratic. In the Lakes fleet, the grain trade has been a problem. The steel industry has gone through a major upheaval and there has been a decline in business. We see signs of stabilization in those markets. What worries us, and why we are here, is a little entrée into what is left of the pie, making it too easy for that to be divided up again. There is a point coming in the industry when reinvestment is going to be required and without some sort of stable outlook, in terms of what might reasonably be expected in the marketplace, that will not happen.

**Senator Buchanan:** What about construction of new vessels in Canadian yards?

**Mr. Gardiner:** There has not been a new one, certainly in the Lakes fleet, since about 1984 or 1985. There is really no prospect of any additional ships in the rest of this decade under the present circumstances.

**Senator Buchanan:** Don MacLeod indicated last night that is one of the concerns in the offshore. Some of the vessels being used offshore were built in Canada, but not within the last seven or eight years, even ten years. The vessels they are using, for the most part, were all built offshore. I know that in the Atlantic provinces, other than frigates, mine sweepers and government contracted vessels, there is literally nothing other than smaller fishing vessels being built in our yards. Those are the ones under 100 feet.

**Senator Gardiner:** I also sit on the Lloyd's Canadian committee. We look, on a quarterly basis, at ships being built to the Lloyd's class in Canada and there are no commercial vessels at all, and the outlook is similar to that. This is a shame

[Traduction]

un navire étranger parce qu'une fois ou deux au cours de l'année, il se rend à Portland au lieu de Montréal, Dartmouth, Point Tupper ou Come-by-Chance.

Je vous remercie d'être venu et je comprends votre position. Inutile de dire que je la partage et que je vous appuie.

**Le sénateur Buchanan:** À la page 2 de votre mémoire, vous dites que la flotte canadienne diminue rapidement. Quelles sont les principales raisons du déclin de la flotte canadienne?

**M. Gardiner:** Elles ne manquent pas. Je dois relier le phénomène tout d'abord à mon commentaire sur le taux de rendement. Il n'y a pas d'argent à faire dans ce secteur à l'heure actuelle. Les navires qui vieillissent ne sont pas remplacés. C'est en partie à cause de toute l'économie de ce secteur d'activité et des pressions imposées par d'autres moyens de transport, et ainsi de suite.

Tout d'abord, la demande doit être relativement stable. Comme armateur, je dois entrevoir des perspectives relativement solides au niveau du fret. La conjoncture a été plutôt erratique. Le commerce du grain a posé un problème pour la flotte des Grands Lacs. L'industrie de la sidérurgie a connu de grands bouleversements et les affaires ont périclité. Nous entrevoyons des signes de stabilisation sur ces marchés. Ce qui nous inquiète, et c'est pourquoi nous sommes venus témoigner, c'est qu'on permet d'entrebailler la porte sur ce qui reste du gâteau que l'on rend trop facile à diviser une fois de plus. L'industrie devra réinvestir avant longtemps et si les perspectives raisonnables du marché ne sont pas stables, elle ne le fera pas.

**Le sénateur Buchanan:** Et la construction de nouveaux navires dans les chantiers canadiens?

**M. Gardiner:** Il ne s'est construit aucun navire neuf, certainement pour la flotte des Grands Lacs, depuis 1984 et 1985 environ. Dans la conjoncture actuelle, il n'y a vraiment pas de chance que l'on construise d'autres navires d'ici à la fin de la décennie.

**Le sénateur Buchanan:** Don MacLeod a indiqué hier soir qu'il s'agissait d'une des préoccupations du secteur océanique. Certains des navires utilisés en haute mer ont été construits au Canada, mais il ne s'en est pas construit depuis sept ou huit ans, ou même dix ans. La plupart des navires utilisés ont été construits à l'étranger. Je sais que dans les provinces de l'Atlantique, à part les frégates, les dragueurs de mines et les navires commandés par le gouvernement, nos chantiers ne construisent rien d'autre que de petits bateaux de pêche de moins de 100 pieds.

**Le sénateur Gardiner:** Je siège aussi au comité canadien de LLOYD'S. Nous examinons une fois par trimestre les navires construits selon les catégories LLOYD'S au Canada et il n'y a absolument aucun navire commercial. Les perspectives sont



[Text]

because in the seaway context, the efficient vessels that utilize the system well, have traditionally been built in Canada. Some have been built offshore, but not many. In fact, it has been the reverse. Many have been built for the Canadian fleet and then exported because of the business problem I mentioned. We are definitely losing that capacity as well.

**The Chairman:** Thank you very much.

We have two witnesses here from British Columbia who would like to make a brief presentation.

**Mr. Tom Culham, Vice-President, Transportation, Council of Forest Industries of British Columbia:** I appreciate the opportunity.

**The Chairman:** Approximately ten days ago you sent a letter to all members of this committee outlining the activities of your organization and giving your comments on Bill C-33.

**Mr. Culham:** That is correct.

**The Chairman:** Briefly outline the representations you made in that letter and we will have a few questions for you.

**Mr. Culham:** In order for you to understand our representations, I will give you a bit of background on the Council of Forest Industries. COFI represents 90 per cent of the producers of lumber and pulp and paper in British Columbia. We had exports of about \$9 billion in 1990 and total sales of \$11 billion. Our major markets continue to be North America, though we work hard to sell our products offshore. We do sell to Japan, Europe and other places, and we use trucks, railways and deep sea shipping to deliver our products to market.

We spend about \$2 billion a year on transportation and, for some of our products, transportation costs can be as high as 40 per cent of the delivered value of the product. When we are selling in the marketplace we are price-takers. We do not set the price, we take whatever price the market is prepared to pay for our product. So when transportation accounts for such a large component of our cost, it has a major impact on our ability to access markets.

We have been preparing a submission to the National Transportation Agency. We see the issue in the National Transportation Agency revolving around the provision of competitive transportation services. We have linked our submission to some of the statements that have been made by Michael Porter in his recent paper, "Canada at the Crossroads". He said that the foundation for prosperity in Canada is productivity, and the key to that productivity is spurred on by both domestic and

[Traduction]

les mêmes. C'est honteux parce que dans le contexte de la voie maritime, les navires efficaces qui empruntent celle-ci ont toujours été construits au Canada. Certains ont été construits à l'étranger, mais ils sont peu nombreux. En fait, c'est plutôt le contraire. Beaucoup ont été construits pour la flotte canadienne et ensuite exportés à cause des problèmes d'affaires dont j'ai parlé. Nous perdons certainement cette capacité aussi.

**Le président:** Merci beaucoup.

Nous avons deux témoins de la Colombie-Britannique qui aimeraient présenter un bref exposé.

**M. Tom Culham, vice-président, Transports, Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique:** Je vous remercie de l'occasion.

**Le président:** Il y a environ dix jours, vous avez écrit à tous les membres du comité pour décrire les activités de votre organisation et leur communiquer vos observations sur le projet de loi C-33.

**M. Culham:** En effet.

**Le président:** Veuillez nous résumer brièvement les arguments que vous avez présentés dans cette lettre et nous aurons ensuite quelques questions à vous poser.

**M. Culham:** Pour que vous compreniez nos instances, je vais vous résumer les antécédents du Conseil des industries forestières. Le COFI représente 90 p. 100 des producteurs de bois de construction et de pâte et papier de la Colombie-Britannique. Nous avons exporté pour environ 9 milliards de dollars en 1990 et nos ventes totales ont atteint 11 milliards. Nos principaux débouchés se trouvent en Amérique du Nord, même si nous ne ménageons pas les efforts pour vendre à l'étranger. Nous vendons au Japon, en Europe et ailleurs, et nous livrons nos produits par route, rail et mer.

Nous dépensons environ deux milliards de dollars par année en coûts de transport qui peuvent atteindre 40 p. 100 de la valeur de certains de nos produits livrés. Lorsque nous vendons sur le marché, nous sommes des preneurs de prix, c'est-à-dire que nous ne fixons pas les prix, mais que nous prenons ce que le marché est disposé à payer pour notre produit. Lorsque les frais de transport représentent un élément aussi important de nos coûts, ils ont une incidence majeure sur notre capacité d'accéder aux marchés.

Nous avons préparé un mémoire à l'Office national des transports. Selon nous, le problème pivote sur la prestation de services de transport compétitifs. Nous avons établi un lien entre notre mémoire et certains des propos tenus par Michael Porter dans l'ouvrage qu'il a publié récemment, «Canada at the Crossroads». Il a affirmé que la prospérité au Canada repose sur la productivité, dont la clé est la concurrence intérieure et internationale. C'est pourquoi nous consi-

[Text]

international competition. So we see the issue of competition as being key to guaranteeing productivity and services that shippers need.

The issue with respect to Bill C-33 is that we export large quantities of lumber to the east coast of the United States. In 1990, it was about 500 million board feet, about 500,000 tonnes of product. We are moving a significant amount of product into that marketplace. We would like the opportunity to also ship that product into the Canadian east coast, but we are not able to do that because of the rules of Bill C-52 which require the use of Canadian ships for movement from a Canadian origin to a Canadian destination.

When we are moving these products in, we use international ships, and that is because they are crewed by foreigners and provide competitive services for moving those products. Typically we move a lot of product to the east coast. We would like to have the opportunity for those ships to also call in at the east coast of Canada.

We understand that one of the reasons the present act is being maintained with Bill C-33 is that we are trying to protect Canadian carriers in Canadian waters.

We are also trying to maintain a position in terms of potential negotiation with the United States because they have what is called the Jones Act.

The zero-day waiting period for us is a compromise. That is, we view the movement from products of the west coast of Canada through the Panama Canal through the east coast of the United States or the east coast of Canada, as an international movement. To us that is a compromise to accept a zero-day waiting period. That is why we believe that the act should stay as it is.

**Senator Graham:** Would you have to make a stop?

**Mr. Culham:** Typically, you will not load the ship up with lumber bound for the east coast of Canada. You will fill it mostly with lumber bound for the east coast of the United States and you would call up several ports along the east coast of the United States. Your last port of call might be somewhere in Canada.

**Senator Forrestall:** There is nothing wrong with that, though, is there?

**Mr. Culham:** That is precluded.

**Senator Forrestall:** How is it precluded?

**Mr. Culham:** Because it is an international ship.

**Senator Forrestall:** But you are loading in Canada.

**Mr. Culham:** Yes, you are loading in Canada.

**Senator Forrestall:** And you are off loading where?

[Traduction]

dérons que la concurrence est cruciale si nous voulons garantir la productivité et les services dont ont besoin les expéditeurs.

Le problème en ce qui a trait au projet de loi C-33, c'est que nous exportons beaucoup de bois de construction vers la côte est des États-Unis. En 1990, nous en avons exporté environ 500 millions de pieds mesure de planche, soit quelque 500 000 tonnes. Nous vendons beaucoup sur le marché en question. Nous aimerions pouvoir expédier notre produit sur la côte est du Canada par navire, mais nous ne pouvons le faire à cause des règles du projet de loi C-52 qui obligent à utiliser des navires canadiens pour transporter les marchandises d'un point de départ canadien vers une destination canadienne.

Pour transporter ces produits, nous utilisons des navires internationaux, parce qu'ils sont dotés un équipage étranger et fournissent des services de transport compétitifs. Nous expédions habituellement beaucoup vers la côte est. Nous aimerions aussi que ces navires puissent faire escale sur la côte est du Canada.

Nous croyons savoir que le projet de loi C-33 maintient la loi en vigueur notamment parce que nous essayons de protéger les transporteurs canadiens dans les eaux canadiennes.

Nous essayons aussi de maintenir une position pour négocier éventuellement avec les États-Unis, qui ont ce qu'on appelle la loi Jones.

Pour nous, la disparition de la période d'attente est un compromis. C'est-à-dire que nous considérons comme du transport international le transport de marchandises de la côte ouest du Canada vers la côte est des États-Unis ou du Canada, via le canal de Panama. Pour nous, accepter la disparition de la période d'attente, c'est un compromis. Voilà pourquoi nous croyons que la loi ne devrait pas changer.

**Le sénateur Graham:** Devriez-vous faire escale?

**M. Culham:** Habituellement, on ne charge pas le navire de bois de construction à destination de la côte est du Canada. On le charge surtout de bois de construction à destination de la côte est des États-Unis et l'on ferait escale dans plusieurs ports le long de celle-ci. La dernière escale pourrait être quelque part au Canada.

**Le sénateur Forrestall:** Il n'y a rien de mal à cela, toutefois, n'est-ce pas?

**M. Culham:** C'est interdit.

**Le sénateur Forrestall:** Comment?

**M. Culham:** Parce qu'il s'agit d'un navire international.

**Le sénateur Forrestall:** Mais vous chargez au Canada.

**M. Culham:** En effet.

**Le sénateur Forrestall:** Et vous déchargez où?



[Text]

**Mr. Culham:** You are off loading in the United States. The final port of call would be a Canadian port. In order to deliver any quantity, you would have to have a waiver.

**Senator Forrestall:** You do not invoke the technical call provision.

**The Chairman:** I thank you for coming. As you know, you were not scheduled to be here, but you did send your letter to us. I found your letter fascinating and I find your comments even more fascinating.

Some of the figures you mention for transportation costs are phenomenal. You say that an average of 40 per cent of the delivered value of your product you are paying in transportation costs?

**Mr. Culham:** It is not an average; it is up to 40 per cent.

**The Chairman:** What is your cost?

**Mr. Culham:** In lumber it is around 30 per cent; in pulp and paper, depending on the market price in pulp and paper, it can range anywhere from six to 15 per cent.

**The Chairman:** This is not only the cost to North America but also the cost over to Asia?

**Mr. Culham:** Yes.

**The Chairman:** So even longer hauls and all the way down to Australia?

**Mr. Culham:** Yes. But most of our commodities are exported to the United States. That is where a large part of our transportation costs are incurred because most of it is moved by rail. A shipment to Japan of 1,000 board feet, roughly on tonne, might be in the range of \$60.00 to \$70.00 U.S. The same shipment by rail to Florida, which is a major market for us, could be in the range of \$70.00 to \$80.00 a tonne. You cannot say that because those other markets are out there, that is not representative of North American delivered costs. In fact, the east coast of the United States is one of our major markets. That is where we deliver a large portion of our product.

**Senator Graham:** I am interested, Mr. Culham, in what you said: "forest products are not moved by Canadian ships to the east coast because suitable ships are not available and if they were, it is our experience that they would not be competitive". I should like to differentiate between "suitable" and "available", because I suspect there is a suggestion here that they may be available but that your problem is they are not competitive.

Could you elaborate? We are told that there could be as many as 25 ships tied up at the present time that would be available and dying to lift their anchors to serve you. And the Canadian crews are very anxious to do that.

[Traduction]

**M. Culham:** Aux États-Unis. La dernière escale serait un port canadien. Pour y débarquer quoi que ce soit, il faudrait une dispense.

**Le sénateur Forrestall:** Vous n'invoquez pas la disposition relative à l'escale technique.

**Le président:** Merci d'être venu. Comme vous le savez, vous ne deviez pas comparaître, mais vous nous avez fait parvenir une lettre que j'ai trouvé fascinante et je crois que vos commentaires sont encore plus intéressants.

Certains des chiffres que vous mentionnez au sujet des coûts de transport sont phénoménaux. Vous dites que les coûts de transport représentent en moyenne 40 p. 100 de la valeur de votre produit livré?

**M. Culham:** Ce n'est pas une moyenne. Ces coûts peuvent atteindre 40 p. 100.

**Le président:** Quels sont vos coûts?

**M. Culham:** Ils sont d'environ 30 p.100 dans le cas du bois de construction et peuvent varier de 6 à 15 p. 100 dans celui des pâtes et papiers: tout dépend du prix du marché.

**Le président:** Ce coût s'applique non seulement à l'Amérique du Nord, mais aussi à l'Asie?

**M. Culham:** En effet.

**Le président:** Même dans le cas des voyages plus longs, jusqu'en Australie?

**M. Culham:** En effet. Toutefois, nous exportons aux États-Unis. C'est là où nous dépensons le plus en coûts de transport parce que nous expédions surtout par chemin de fer. Pour expédier au Japon 1 000 pieds mesure de planche, soit environ une tonne, il pourrait en coûter de 60 à 70 \$ É.-U. Pour expédier la même quantité par chemin de fer en Floride, un de nos principaux marchés, il pourrait en coûter de 70 à 80 \$ la tonne. On ne peut dire que parce que les autres marchés existent, ces chiffres ne sont pas représentatifs des coûts de livraison en Amérique du Nord. La côte est des États-Unis est en fait un de nos principaux débouchés. Nous y expédions une partie importante de notre production.

**Le sénateur Graham:** Ce qui m'intéresse, monsieur Culham, c'est que vous dites que les produits forestiers ne sont pas transportés par des navires canadiens vers la côte est parce qu'il n'y a pas de navire adapté disponible et que s'il y en avait, ils ne seraient pas compétitifs. J'aimerais établir une distinction entre «adapté» et «disponible», parce que je crois qu'on laisse entendre ici qu'ils pourraient être disponibles, mais que votre problème, c'est qu'ils ne sont pas compétitifs.

Pourriez-vous préciser? On nous dit qu'il pourrait y avoir actuellement jusqu'à 25 navires au mouillage qui seraient disponibles et qui n'attendent que de lever l'ancre pour vous servir. Les équipages canadiens piaffent d'impatience.

[Text]

**Mr. Culham:** It comes back to the issue of economics and what I said earlier about the fact that we do not set the price in the marketplace. Transportation costs being such a large component, what we pay for shipping has a big impact on our ability to access that market.

For example, if you are selling 1,000 board feet into Florida market for \$300.00 and someone comes along and offers a ship or a service that including your costs and the ship costs puts you above that, you cannot sell into that market. If shipping costs put you above the market price, you cannot use that service.

**Senator Graham:** Let us break that down. Is it the ship, is it the cost of leasing the ship, or is it the crew? I want to go back to suitability. Would you agree that there are suitable ships available?

**Mr. Culham:** No.

**Senator Graham:** You do not?

**Mr. Culham:** No. You cannot just load into any ship.

**Senator Graham:** What kind of ships are you looking for?

**Mr. Culham:** You could, but you have to deal with productivity factors and getting a certain amount of product in the ship to make the overall costs of delivering that product at a level that is acceptable in that marketplace.

For example, if you took any ship and it took you twice as long to load and unload that ship and you could only stow a certain amount on it, then your costs will be much higher than they would be if all other factors were the same. There are labour cost issues.

**Senator Graham:** Expand on the labour cost issues. Are the labour costs lower because you can get a foreign flag vessel with people who you will pay a lot less labour to, rather than our Canadian seamen?

**Mr. Culham:** That is correct.

**Senator Graham:** Can you leave with us the description of the kind of vessel that you require? I am interested in finding that out. We have been told that there are so many ships with their hooks down, not being used. We are trying to find out why they are not being used and whether this particular legislation has a direct application to them or whether there is anything in the legislation so that we can help those ships get operational. We recognize the marketplace too. We are trying to find a happy marriage for everyone and, hopefully, a Canadian marriage.

[Traduction]

**M. Culham:** C'est une question d'économie et je reviens sur ce que j'ai dit plus tôt: nous n'établissons pas le prix sur le marché. Comme les coûts de transport sont un élément tellement important, ils ont un effet énorme sur notre capacité d'accéder à ce marché.

Par exemple, si vous vendez 1 000 pieds mesure de planche 300 \$ sur le marché floridien et si quelqu'un se présente pour offrir un navire ou un service et si votre prix est plus élevé à cause de vos coûts et de vos frais de transport, vous ne pouvez vendre sur ce marché. Si les coûts de transport poussent votre prix au-dessus de celui du marché, vous ne pouvez utiliser ce service.

**Le sénateur Graham:** Essayons de ventiler ces coûts. S'agit-il du navire, du coût d'affrètement du navire ou de l'équipage? Je vais revenir sur la convenabilité. Reconnaissez-vous qu'il y a des navires adaptés qui sont disponibles?

**M. Culham:** Non.

**Le sénateur Graham:** Non?

**M. Culham:** Non. On ne peut simplement charger n'importe quel navire.

**Le sénateur Graham:** Quel genre de navire recherchez-vous?

**M. Culham:** On pourrait le faire, mais il faut tenir compte de facteurs de productivité et charger un tonnage donné de marchandises sur le navire pour porter le coût total de livraison du produit en question à un niveau acceptable sur le marché.

Par exemple, si l'on prend n'importe quel navire, s'il faut deux fois plus de temps pour le charger et le décharger, et si l'on ne peut y charger qu'un certain tonnage, les coûts seront alors beaucoup plus élevés qu'ils le seraient si tous les autres facteurs étaient les mêmes. Il y a aussi les coûts de main-d'œuvre.

**Le sénateur Graham:** Précisez donc un peu les aspects des coûts de main-d'œuvre. Sont-ils moins élevés parce que vous pouvez retenir les services d'un navire qui bat pavillon étranger et dont l'équipage vous coûtera beaucoup moins cher que des marins canadiens?

**M. Culham:** C'est exact.

**Le sénateur Graham:** Pouvez-vous nous décrire le genre de navire dont vous avez besoin? J'aimerais le savoir. On nous a dit qu'il y a tellement de navires au mouillage, qui ne servent pas. Nous essayons de déterminer pourquoi ils ne servent pas, si la mesure à l'étude a un effet direct sur eux, ou si elle comporte des aspects qui nous permettraient de les aider à retourner en service. Nous connaissons le marché aussi. Nous essayons de trouver un heureux mariage pour chacun et, nous l'espérons, un mariage canadien.



[Text]

**Mr. Culham:** The ships that we use today—and I will describe the ones that are used for lumber—are gantry crane-type ships. It basically has one or two gantry cranes on the deck that run on rails on the deck and large, open hatches. That allows you to load and unload that ship in a productive manner. They have been designed specifically for the movement of forest products and that is all they move. That is one important aspect of ship design and selection of that ship.

**Senator Graham:** Let me offer you a comparison. I come from a steel city. Sysco is now in the business of producing 78-foot rails. They would find it, they tell us, difficult to transport by ship. We have had great discussions about the Truro-Sydney rail line and one of the reasons why it must be maintained forever as long as there are people in industries down there. How would you compare a 78-foot rail with your forest product that you have to ship? Is there any comparison?

**Mr. Culham:** I am not quite sure how you would compare it. I believe the longest length of lumber that we move might be 24 feet.

**Senator Graham:** Okay. That answers my question. So it would be much easier to accommodate you than it would be to accommodate Sydney Steel?

**Mr. Culham:** I do not think the length is a factor. The factors are productivity and the ability to load and unload quickly and the ability to call in at various ports and pick out of the hold what you need to. The open hatches give you large coverage to what is stowed below the deck, easy access. They are designed especially to allow that sort of access and easy load and unload capability.

Other ships which have recently been brought on, are even more specialized than the ones that I have just described. In fact, the whole super structure is covered. You actually have a flap that opens up on the side of this ship and the gantry crane actually comes out over the wharf. It has been designed this way to move pulp.

**Senator Graham:** Do we not have any of those ships in Canada?

**Mr. Culham:** Not that I am aware of. These are one of a kind, specialty ships.

**Senator Graham:** Where do they come from?

**Mr. Culham:** They are Norwegian.

**Senator Graham:** With Norwegian crews?

**Mr. Culham:** I think they would have Norwegian officers and other crew.

[Traduction]

**M. Culham:** Les navires que nous utilisons aujourd'hui—et je vais vous décrire ceux qui servent pour le bois de construction—sont des navires à portique. Ces navires comportent essentiellement un ou deux portiques qui se déplacent sur des rails posés sur le pont, et de grandes écoutilles ouvertes, ce qui permet de charger et de les décharger de façon productive. Ces navires ont été conçus spécialement pour transporter des produits forestiers, rien d'autre. Il s'agit d'un aspect important de la conception du navire et du choix de celui-ci.

**Le sénateur Graham:** Permettez-moi d'établir une comparaison. Je proviens d'une ville de l'acier. Sysco fabrique maintenant des rails de 78 pieds. L'entreprise nous dit qu'elle aurait de la difficulté à les transporter par navire. Il y a eu de nombreuses discussions au sujet de la voie ferrée de Truro à Sydney qu'il faut entretenir tant qu'il aura des gens dans les industries là-bas. Comment compareriez-vous un rail de 78 pieds aux produits forestiers que vous devez expédier? Y a-t-il moyen de les comparer?

**M. Culham:** Je ne sais pas trop comment on pourrait les comparer. Je crois que le bois de construction le plus long que nous transportons a peut-être 24 pieds.

**Le sénateur Graham:** Très bien, cela répond à ma question. Il sera donc plus facile de répondre à vos besoins qu'à ceux de Sydney Steel?

**M. Culham:** Je ne crois pas que la longueur soit un facteur. Les facteurs importants sont la productivité et la capacité de charger et de décharger rapidement, sans oublier celle de pouvoir faire escale à divers ports et de sortir de la cale ce qu'il faut en sortir. Les écoutilles ouvertes donnent un accès important et facile aux marchandises entreposées sous les ponts. Ces écoutilles sont conçues spécialement pour permettre ce genre d'accès et de chargement et de déchargement faciles.

D'autres navires qui viennent d'entrer en service sont encore plus spécialisés que ceux que je viens de décrire. En fait, toute la superstructure est couverte. Un panneau s'ouvre sur le côté du navire et le portique roule sur le quai. Le navire a été conçu ainsi pour transporter de la pâte.

**Le sénateur Graham:** Avons-nous de tels navires au Canada?

**M. Culham:** Pas à ma connaissance. Ce sont des navires spécialisés, uniques.

**Le sénateur Graham:** D'où proviennent-ils?

**M. Culham:** De Norvège.

**Le sénateur Graham:** Leurs équipages sont norvégiens?

**M. Culham:** Je crois que les officiers et quelques membres d'équipage le sont.

[Text]

**Senator Perrault:** I am sympathetic to this Council of Forestry's brief. There is a very difficult economic situation in the forest industry at this point in time. It is probably our most important industry in Canada in terms of earning export dollars.

You say you are prepared to accept the act as written. In other words, you are willing to see how it works out.

**Mr. Culham:** That is correct. We see this as a compromise. Most of the journey from British Columbia to Canada or the east coast of the United States is in international waters. We properly think that should be excluded.

**Senator Perrault:** It is really a high seas operation.

**Mr. Culham:** In our view that move should not even be included in this act. But that is our compromise. Our compromise is to accept that there should be a zero-day waiting period for waivers.

**Senator Perrault:** And you are reassured by certain sections that there will be consideration given to special needs?

**Mr. Krause:** Yes we are.

**Senator Perrault:** I appreciate your submission. The organization has made a great contribution to the economy of this country.

**Mr. Culham:** It is worth noting, while we are talking about jobs, that access to competitive transportation to all of our markets, helps us maintain jobs in our industry. The lower the transportation costs, the better able we are to put our products in the marketplace and beat out world competitors, whether they be American, Japanese, or whatever.

**Senator Perrault:** It is a tough world out there right now, is it not?

**Mr. Culham:** It is very tough. Our industry lost \$869 million last year, which is the single largest loss in our history.

**Senator Perrault:** Do you happen to have available the total dollar earnings of the forest industry in Canada last year? Do you know those figures?

**Mr. Culham:** The British Columbia earnings are in the \$11-billion range.

**Senator Perrault:** \$11 billion?

**Mr. Culham:** Yes. The contribution that the forest industry in Canada makes to our export earnings is in the \$18 billion range. It is the single largest contributor to Canada's balanced trade payments. The next largest is oil and gas—energy products—in the range of \$6 billion.

[Traduction]

**Le sénateur Perrault:** J'accueille avec sympathie ce mémoire du Conseil des industries forestières. L'industrie forestière traverse actuellement une période très difficile sur le plan économique. C'est probablement la plus importante industrie du Canada au niveau des exportations.

Vous dites que vous êtes disposés à accepter la loi dans sa version actuelle. Autrement dit, vous êtes prêts à voir comment elle sera appliquée.

**M. Culham:** En effet. Nous considérons qu'il s'agit d'un compromis. La majeure partie du voyage entre la Colombie-Britannique et la côte est des États-Unis se déroule en eaux internationales. Nous croyons que cela devrait être exclus.

**Le sénateur Perrault:** Il s'agit en fait d'un voyage en haute mer.

**M. Culham:** Nous croyons que la loi ne devrait même pas s'appliquer à ce genre de transport. C'est toutefois là le compromis que nous sommes prêts à accepter, soit qu'il n'y ait pas de période d'attente pour les dispenses.

**Le sénateur Perrault:** Certains articles prévoient que l'on tiendra compte des besoins spéciaux, et cela vous rassure?

**M. Krause:** Oui.

**Le sénateur Perrault:** Je vous remercie de votre mémoire. L'organisation a contribué énormément à l'économie du Canada.

**M. Culham:** Pendant qu'il est question d'emplois, il convient de souligner que l'accès à des moyens de transport compétitifs et à tous nos marchés nous aide à maintenir des emplois dans notre industrie. Moins les coûts de transport sont élevés, plus nous sommes en mesure de vendre nos produits sur le marché et de l'emporter sur nos concurrents mondiaux, qu'ils soient Américains, Japonais ou autres.

**Le sénateur Perrault:** Les temps sont durs à l'heure actuelle, n'est-ce pas?

**M. Culham:** Très. Notre industrie a perdu 869 millions de dollars l'année dernière: c'est la perte la plus importante de son histoire.

**Le sénateur Perrault:** Quels ont été les revenus totaux en dollars de l'industrie forestière canadienne l'année dernière? Connaissiez-vous ces chiffres?

**M. Culham:** Les revenus atteignent environ 11 milliards de dollars en Colombie-Britannique.

**Le sénateur Perrault:** 11 milliards de dollars?

**M. Culham:** En effet. L'industrie forestière du Canada représente environ 18 milliards de dollars en revenus d'exportation. C'est elle qui contribue le plus à la balance commerciale du Canada. Elle est suivie de l'industrie pétrolière et gazière, soit celle des produits énergétiques, qui atteint environ 6 milliards de dollars.



[Text]

**Senator Perrault:** That is important information.

**Senator Forrestall:** I am interested in pursuing the questions Senator Graham started. These specialty ships are built in Norway. If you have to get one in an emergency, how long does it take to get one into position?

**Mr. Culham:** The thing here is not that we need a ship in an emergency. We do have trade running between the west coast of Canada and the east coast of the United States. What is likely to happen is that somebody might make a sale into Canada on the east coast. They might have an option of railing it across the country or putting it on a ship. That is likely what would happen. It would probably not be a case of "having to get a special ship". These ships are already in the trade. It would simply be a matter of topping up the ship with cargo. The ship might stop in New York and then stop somewhere on the east coast.

**Senator Forrestall:** Is any of this trade shipped by rail now, say, outside of New York?

**Mr. Culham:** Yes. Legally you cannot take Canadian cargo dropped in New York and rail it or truck it into Canada if it has been put on an international ship because you are contravening the rule of this law.

**Senator Forrestall:** This is intriguing. In the face of what you say, I cannot see your objection to a 14-day notice.

**Mr. Culham:** We see it as an impediment.

**Senator Forrestall:** Because you want something to happen—and I do not see it as an impediment—you are quite prepared to impose a restriction or do harm to somebody else. You do not care about the other people, you just care about yourself. That is what I am drawing from what you are saying.

Senator Graham has been asking a rather simple question, namely, how many times were you inconvenienced by this act last year?

**Mr. Culham:** I cannot say that we have been inconvenienced by this act last year, but if you look at historical patterns and what has happened in our sector right now for trade into the east coast, the movement by ship is declining. The reason is that the markets have been down, but also competition is working. The railways delivering to those markets have recognized there is an opportunity and they have risen to that opportunity and have priced their transportation services competitively.

That situation is in Canada's interest. That is in our interest. If you are taking the perspective that the National Transporta-

[Traduction]

**Le sénateur Perrault:** Il s'agit là d'un renseignement important.

**Le sénateur Forrestall:** J'aimerais poursuivre dans la même veine que le sénateur Graham. Ces navires spécialisés sont construits en Norvège. S'il vous en faut un d'urgence, combien de temps cela prend-il?

**M. Culham:** Ce qui importe, ce n'est pas que nous ayons besoin d'un navire d'urgence. Nous avons des échanges commerciaux entre la côte ouest du Canada et la côte est des États-Unis. Ce qui risque de se produire, c'est que quelqu'un fasse une vente sur la côte est du Canada. Le vendeur pourrait avoir le choix d'expédier son produit par rail ou par mer. C'est probablement ce qui se produirait. Il ne serait probablement pas nécessaire de «trouver un navire spécial». Ces navires sont déjà occupés. Il s'agirait simplement de remplir à capacité un navire qui pourrait s'arrêter à New York et ensuite, quelque part sur la côte est.

**Le sénateur Forrestall:** Ces expéditions sont-elles envoyées par chemin de fer à l'heure actuelle, disons à l'extérieur de New York?

**M. Culham:** Oui. On ne peut légalement prendre une cargaison canadienne débarquée à New York et la transporter au Canada par chemin de fer ou camion si elle a été transportée par un navire international, parce que l'on contrevient ainsi à la règle de la mesure à l'étude.

**Le sénateur Forrestall:** C'est intrigant. Compte tenu de ce que vous dites, je ne vois pas pourquoi vous vous objectez à un préavis de 14 jours.

**M. Culham:** Nous considérons qu'il s'agit d'un obstacle.

**Le sénateur Forrestall:** Parce que vous voulez qu'il se produise quelque chose—et je ne considère pas qu'il s'agit d'un obstacle — vous êtes tout à fait disposés à imposer une restriction ou à nuire à quelqu'un d'autre. Les autres ne vous préoccupent pas, vous vous occupez simplement de vos affaires. Voilà ce que je conclus de vos propos.

Le sénateur Graham vous posait une question plutôt simple, en vous demandant combien de fois la loi en vigueur vous avait incommodés l'année dernière.

**M. Culham:** Je ne pourrais dire que la loi nous a incommodés l'année dernière, mais si vous jetez un coup d'œil sur les tendances historiques et sur ce qui s'est produit dans notre secteur en ce qui a trait au commerce vers la côte est, le trafic maritime est à la baisse à cause de la mollesse des marchés, mais aussi à cause du jeu de la concurrence. Les sociétés ferroviaires qui livrent sur ces marchés y ont vu une occasion, qu'elles ont saisie pour offrir des services de transport à des prix compétitifs.

Cette situation joue dans l'intérêt du Canada et dans le nôtre. Si vous adoptez l'optique de la Loi nationale sur les

[Text]

tion Act takes, which is that transportation is for the benefit of the shippers and that we want competitive transportation services, then the option of being able to ship into eastern Canada is good for exporters and producers because it creates competition. The fundamental issue behind the NTA is creation of competition.

**Senator Forrestall:** CP rail and CN rail used to scream. They would say, "You are holding over my head the chartering fees for a steamer out of Hong Kong and you are asking me to move lumber by my beautiful railway at those rates."

**Senator Perrault:** Competition keeps them honest.

**Senator Forrestall:** I am pleased to hear that you were able to get the rates down.

I have a growing impression that crew wages on modern ships today, is not really the major factor. Is it the major factor it was 10 or 20 years ago? ITF figures show that it is within 10 per cent.

**Mr. Culham:** I have to qualify what I say. I am not that familiar with all of the cost factors in shipping, but I do know that crewing is a significant factor. The extent to which it is a factor, I cannot say.

Because of specialization of shipping, the capital costs may become more important than crewing costs.

**Senator Forrestall:** Which is my point.

**Mr. Culham:** But crewing costs are still a significant factor.

**Senator Sylvain:** In one of the first sentences I heard you say that the industry for B.C. is vital. It is probably the biggest thing that is out there and will be for years. If you cannot be competitive with the product, then B.C. workers will be out of jobs and it certainly will not help any shippers or crewmen.

**Mr. Culham:** That is correct.

**Senator Sylvain:** Somehow this has to marry so that both can continue existing. I hope that we will be able to find a way of doing this.

Your point on a ship going from B.C. to the Panama canal amazes me. I am amazed that does not count as a foreign trip or voyage rather than coastal trade, which is what I thought we were talking about here. Coastal trade to me means that you leave Halifax and go up to Newfoundland; or in B.C. you run up and down the coast. But once you have gone through another country and totally around a third one, that should

[Traduction]

transports, c'est-à-dire que les transports sont à l'avantage des expéditeurs et que nous voulons des services de transport compétitifs, la possibilité de pouvoir expédier vers l'Est du Canada est donc bonne pour les exportateurs et les producteurs parce qu'elle crée de la concurrence. La création de la concurrence est le but fondamental qui sous-tend la LNT.

**Le sénateur Forrestall:** CN Rail et CP Rail avaient l'habitude de jeter les hauts cris en affirmant: «Vous dites combien il vous en coûte pour affréter un navire de Hong Kong et vous nous demandez de transporter du bois de construction dans mes beaux wagons au même tarif.»

**Le sénateur Perrault:** La concurrence les garde honnêtes.

**Le sénateur Forrestall:** Je suis heureux d'entendre dire que vous avez pu faire baisser les tarifs.

J'ai de plus en plus l'impression que le salaire des équipages des navires modernes actuels ne constitue pas vraiment le facteur principal. Est-ce un facteur aussi important qu'il y a dix ou vingt ans? Les statistiques de la FIOT indiquent que l'écart est inférieur à 10 p. 100.

**M. Culham:** Je devrais préciser mes propos. Je ne connais pas très bien tous les facteurs de coût dans le domaine du transport maritime. Je sais toutefois que le coût de l'équipage est important, mais pas dans quelle mesure.

À cause de la spécialisation du transport maritime, les immobilisations peuvent devenir plus importantes que le coût de l'équipage.

**Le sénateur Forrestall:** C'est ce que je veux dire.

**M. Culham:** Le coût de l'équipage demeure quand même un facteur important.

**Le sénateur Sylvain:** Dans une de vos premières phrases, vous avez dit que l'industrie est vitale pour la Colombie-Britannique. C'est probablement la plus importante de la province et elle le demeurera pendant des années. Si votre produit n'est pas compétitif, les travailleurs de la Colombie-Britannique se retrouveront alors sans travail, ce qui n'aidera certainement pas les expéditeurs ou les équipages.

**M. Culham:** En effet.

**Le sénateur Sylvain:** Il doit y avoir mariage d'une façon ou d'une autre afin que les deux puissent continuer d'exister. J'espère que nous pourrions trouver un moyen d'y parvenir.

Ce que vous avez dit au sujet d'un navire qui part de la Colombie-Britannique pour passer par le canal de Panama m'étonne. Je suis étonné que l'on considère qu'il ne s'agit pas d'un voyage à l'étranger ou d'un voyage plutôt de que de cabotage. Je croyais que c'était ce dont nous parlions ici. Pour moi, cabotage veut dire que l'on part de Halifax pour se rendre à Terre-Neuve ou, en Colombie-Britannique, que l'on suit la



[Text]

somehow or another separate the coastal trade from foreign trade.

**Mr. Culham:** It does not.

**Senator Sylvain:** It does not.

**Mr. Culham:** The definition in the act is from one Canadian port to another Canadian port.

**Senator Sylvain:** And it does not matter how, even if you go by way of Hong Kong.

**Mr. Culham:** That is right.

**Senator Sylvain:** Has this ever been tested in court?

**Mr. Culham:** I am not aware of that.

**Senator Sylvain:** Presumably, if it has, it did not work. Thank you very much. I appreciate it.

**The Chairman:** I also want to thank you very much. I find your presentation fascinating. I appreciate the fact that you sent your letter and were able to come today. You can see from the questions asked that we all consider your industry to be an important one. Representatives from the department are here today. They heard your evidence. If something can be done, maybe they will have the will to see that it is being done.

**Mr. Culham:** I wish to thank you very much for slotting me in.

**The Chairman:** I would like to welcome the Council of Maritime Affairs. We have taken an extra 15 minutes to hear an unscheduled intervenor from the Council of Forest Industries from British Columbia.

Perhaps you might keep your formal presentation short because I know that a number of senators have questions.

**Mr. John J. Fuchs, Executive Director, Council of Maritime Affairs:** Thank you, Mr. Chairman. I am joined in this session by two gentlemen, co-chairmen of the Council. George Miller is the President of the Canadian Lake Carriers Association and Captain Maury Sjoquist is the National President of the Canadian Merchant Service Guild.

**The Chairman:** Both have appeared before us already this morning.

**Mr. Fuchs:** Exactly. The slight delay in us starting our presentation, Mr. Chairman, should not be a big problem because some of my thunder has been stolen by the previous speakers, including Mr. Gardiner. He did refer to the activities of the council.

We appreciate the opportunity to appear before you this morning.

[Traduction]

côte. Après avoir traversé un pays et en avoir contourné un troisième, je crois toutefois que cela devrait d'une façon ou d'une autre séparer le cabotage du commerce extérieur.

**M. Culham:** Ce n'est pas le cas.

**Le sénateur Sylvain:** Non.

**M. Culham:** Selon la définition de la loi, c'est d'un port canadien à un autre port canadien.

**Le sénateur Sylvain:** Et peu importe comment, même si vous passez par Hong Kong.

**M. Culham:** En effet.

**Le sénateur Sylvain:** A-t-on déjà soumis la question aux tribunaux?

**M. Culham:** Pas à ma connaissance.

**Le sénateur Sylvain:** Je suppose que si on l'a déjà fait, ce fut en vain. Merci beaucoup. J'apprécie votre témoignage.

**Le président:** Je vous remercie beaucoup aussi. Votre exposé a été fascinant. Je vous remercie de nous avoir écrit et d'avoir pu venir témoigner aujourd'hui. Les questions que nous avons posées vous révèlent que nous considérons tous que votre industrie est importante. Des représentants du ministère sont présents aujourd'hui et ont entendu votre témoignage. S'il y a quelque chose à faire, ils auront peut-être la volonté de veiller à ce que cela soit fait.

**M. Culham:** Je vous remercie beaucoup de m'avoir permis de témoigner.

**Le président:** J'aimerais souhaiter la bienvenue au Conseil des Affaires Maritimes. Nous avons pris 15 minutes de plus pour entendre un porte-parole du *Council of Forest Industries* de la Colombie-Britannique, qui n'était pas annoncé.

Vous voudrez peut-être abréger votre exposé officiel, car plusieurs sénateurs ont des questions à poser.

**M. John J. Fuchs, directeur exécutif, Conseil des Affaires Maritimes:** Merci, monsieur le président. Je suis accompagné en cette occasion par deux messieurs, qui sont les coprésidents du Conseil. George Miller est le président de l'Association canadienne des Armateurs des Grands Lacs, et le capitaine Maury Sjoquist est le président national de la Guilde de la marine marchande du Canada.

**Le président:** Les deux ont déjà comparu devant nous ce matin.

**M. Fuchs:** Exactement. Le léger retard du début de notre exposé, monsieur le président, ne devrait pas poser de gros problème parce que ceux qui m'ont précédé, dont M. Gardiner, m'ont déjà coupé l'herbe sous le pied. M. Gardiner a parlé des activités du Conseil.

Nous sommes heureux de l'occasion de comparaître devant vous ce matin.

*[Text]*

The Council of Maritime Affairs is a joint labour-management organization concerned with human resource issues in the Great Lakes shipping industry. This is a unique initiative in the Canadian scene and in the world maritime community.

The founding organizations of the council comprise the Canadian Lake Carriers Association and the three major maritime unions of Canada: The Canadian Merchant Service Guild, the Seafarers' International Union of Canada and the Canadian Marine Officers Union.

We commenced operations a year ago on the basis of the need to find an approach to deal with some of the human resource problems facing the industry, rather than the normal technique of trying to work things out at the bargaining table. There was a recognition that a lot of issues in the human resource field do not lend themselves to that sort of forum for resolution and for consideration. The parties got together and they said, "Look, we have to find a different way to do this." One of the driving forces has been the realization that this is needed for the continuing viability of the industry. That is first.

There are a wide range of issues with which the council tries to deal. Some are directly related to human resources such as training. Some are indirect; policy issues and developments, which are not necessarily directly in the human resource or the shipping field, but which impact on the industry and workers. This is the sort of focus.

We realized at the start that one of the key things which is important to any of the activities in human resource planning, building for the future, ensuring properly and highly trained crews for the Canadian vessels—these are very expensive ships—was the sort of supportive policy framework within which our activities could take place. Without a supportive framework, one of our concerns, the industry itself will suffer.

You have heard previous speakers speak very extensively about that. We certainly align ourselves with those remarks. We can take some of our initiatives for the betterment of the industry and for the crews who operate our ships. We can take them up to a certain point, but if there is a lack of this framework, it is clear that things will come apart.

This is one of our biggest concerns with Bill C-33, as it now stands. I can focus specifically on the removal of the 14-day waiting period. This really brings our concern to a crystal clear situation.

*[Traduction]*

Le Conseil des Affaires Maritimes est un organisme patronal-syndical mixte s'occupant des questions de ressources humaines dans l'industrie de la navigation sur les Grands Lacs. Il s'agit d'une initiative tout à fait particulière sur la scène canadienne et dans la collectivité maritime mondiale.

Les organismes fondateurs du Conseil comprennent l'Association canadienne des Armateurs des Grands Lacs et les trois principaux syndicats des gens de mer: la Guilde de la marine marchande du Canada, le Syndicat international des marins canadiens et le Syndicat canadien des officiers de marine marchande.

Nous avons lancé nos opérations il y a un an sous l'impulsion de la nécessité de trouver une approche pour régler certains des problèmes de ressources humaines auxquels l'industrie fait face, à la place de la technique normale qui consiste à chercher à régler les choses à la table de négociation. Nous avons reconnu que ce type de tribune n'est pas propice au règlement et à l'étude d'une foule de problèmes de ressources humaines. Les différentes parties se sont réunies et se sont dit: «Écoutez, nous devons trouver une autre façon de faire les choses.» Un des moteurs a été que nous avons compris que c'est par là que passe le maintien de la viabilité de l'industrie. Cela vient en premier.

Le Conseil tente de régler une vaste gamme de problèmes. Certains, comme la formation, sont directement liés aux ressources humaines. D'autres sont indirects: questions et événements de politique qui ne sont pas nécessairement directement liés au domaine des ressources humaines ou de la navigation, mais qui ont des incidences sur l'industrie et les travailleurs. Telle est notre articulation d'ensemble.

Nous avons compris dès le départ qu'une chose essentielle pour la planification de toutes les activités de ressources humaines, la préparation de l'avenir, et la formation appropriée et poussée d'équipages pour les navires canadiens—ces navires coûtent très cher—est le genre de cadre de politique propice dans lequel nos activités pourraient s'inscrire. Sans cadre propice, qui est une de nos préoccupations, l'industrie elle-même souffrira.

Les témoins qui m'ont précédé vous en ont parlé en long et en large. Nous nous rallions certes à leurs remarques. Nous pouvons prendre certaines de nos initiatives pour l'amélioration de l'industrie et pour les équipages de nos navires. Nous pouvons les prendre jusqu'à un certain point, mais si ce cadre n'est pas là, il est évident que tout s'effondrera.

C'est l'une de nos principales préoccupations à l'égard du projet de loi C-33, dans sa formulation actuelle. Je pourrais m'arrêter particulièrement à l'abolition de la période d'attente de 14 jours, qui rend notre problème clair comme de l'eau de roche.



[Text]

Having made my comments about the need for a supportive policy framework, we have been looking for signals. We have approached government about this question. We have not been idle. We have made a number of efforts with the government to convince them of the need to give some priority to the development and implementation of a supportive policy framework for a Canadian flag industry employing Canadian crews.

We have not been very successful, and so we were looking at the very minimum at a coasting trade bill which at least we felt would not hurt us. It is in that context that we have a big concern about the removal of the 14-day waiting period provision, which had been in the predecessor legislation, Bill C-52. The concern is manifold.

There was a lack of consultation over the removal of that particular provision. There was no consultation whatsoever. We did hear from the Minister at a previous session of the committee. He was asked specifically by Senator Graham, who was it that was behind the removal. Was it the shippers? The answer was a categorical no. It baffles us. We have heard some of the comments by the ministry about how, in this modern age with fancy technology, you do not really need that. Besides, we do not really want to impede commercial activities and unduly affect those noble ideas. At the same time we are being assured that the act, as presented, contains some important safeguards. I am not sure that we have much confidence in those safeguards. The safeguards refer to limiting the number of exemptions as a possibility, and the Minister used the words "could limit". He also referred to subsection 8(2) about this question of regulation-making powers to introduce criteria which could be used to prevent abuses.

That minor provision, which is very important to us, the 14-day waiting period, sends a very negative signal with respect to what we are trying to achieve.

Let me leave it at that point. That is one of our main bones of contention and a number of previous speakers have spoken eloquently about that.

**The Chairman:** It has been the main topic we have heard of in days of deliberations.

**Mr. Fuchs:** There is a need for its reintroduction.

**The Chairman:** Let me turn to Senator Forrestall, who has a comment on what you have said. You may hear some concurrence with your presentation.

**Senator Forrestall:** Whenever I have anything useful and supportive to say, the Chairman always says it just before me.

I welcome the initiative that the council has taken. Indeed, it was something that I am aware you people were seeking to

[Traduction]

Voilà mes commentaires sur la nécessité d'un cadre de politique propice. Mais nous avons cherché des signaux. Nous avons pressenti le gouvernement à ce sujet. Nous ne sommes pas restés à rien faire. Nous avons fait plusieurs efforts pour convaincre le gouvernement de la nécessité d'accorder une certaine priorité à la définition et à la mise en œuvre d'un cadre de politique propice pour une industrie canadienne employant des équipages canadiens.

Les succès n'ont pas été éclatants, et nous nous attendions à tout le moins à un projet de loi sur le cabotage dont nous aurions au moins le sentiment qu'il ne nous nuirait pas. C'est dans ce contexte que nous sommes très contrariés par le retrait de la disposition prévoyant une période d'attente de 14 jours, qui se trouvait dans le projet de loi précédent, le C-52. Notre préoccupation est multiple.

Il n'y a pas eu de consultation sur le retrait de cette disposition particulière. Il n'y en a eu aucune. Le ministre est venu parler à une séance antérieure du Comité. Le sénateur Graham lui a demandé spécifiquement qui était derrière ce retrait. Étaient-ce les armateurs? La réponse a été un «non» catégorique. Vous nous en voyez déconcertés. Nous avons entendu le ministère expliquer comment cela n'est pas vraiment nécessaire en cette époque moderne de technologie avancée. Par ailleurs, nous ne voulons pas vraiment entraver les activités commerciales et porter indûment atteinte à ces nobles idées. En même temps, on nous assure que la loi, telle qu'elle a été présentée, renferme certaines protections importantes. Notre confiance dans ces protections ne va pas de soi. Les protections pourraient être la limitation du nombre d'exemptions, et le ministre a bien parlé au conditionnel. Il a aussi parlé du paragraphe 8(2) au sujet des pouvoirs de réglementation pour instituer des critères pouvant servir à prévenir les abus.

Cette disposition mineure, très importante pour nous—la période d'attente de 14 jours—envoie un signal très négatif au sujet de ce que nous tâchons de faire.

Je m'en tiendrai là. C'est un de nos principaux griefs et plusieurs témoins en ont déjà parlé avec éloquence.

**Le président:** C'est le principal sujet dont il a été question pendant des journées de délibérations.

**M. Fuchs:** Il faut la rétablir.

**Le président:** Voyons donc ce que le sénateur Forrestall en pense. Il se montrera peut-être sympathique à votre exposé.

**Le sénateur Forrestall:** Chaque fois que j'ai quelque chose d'utile à dire pour marquer mon accord, le président le dit toujours juste avant moi.

J'applaudis à l'initiative que le Conseil a prise. Effectivement, c'est une chose dont je suis conscient que vous avez

[Text]

do some time ago. I am pleased you have done it, and I wish you well in continuing the work you are doing.

The viability of the fleet must be paramount in all of our minds, and there must be found some way of reconciling some of these differences.

I tend to agree with one of your colleagues when he suggested a few moments ago that perhaps these matters are not critical, but they are humanly, vitally important. It is whether or not you choose, for example, a career in the marine industry. My 32-year old is a master mariner. Perhaps if he were looking at the industry today, he would choose not to enter this field. Indeed, he has said to me on one or two occasions, "Dad, why didn't you make me learn to fly airplanes. Maybe I'd be well off and have a job today."

I have no questions. The point is well made and well put forward, and stands precisely on its own. As I said earlier, this fills the void in the industrial structure of shipping in Canada that is becoming critically serious. I would join with others in wishing you well. I hope that you continue your work and continue to influence the national structure here in Ottawa. Perhaps we do not open the bills up too often, but the regulations are always there and are meant to be living and flexible and capable of reflecting social changes, industrial changes and industry needs.

**The Chairman:** Thank you, Senator Forrestall. Senator Perrault.

**Senator Perrault:** This is quite an indictment on the way the government has moved on this measure. We are all startled to hear that an organization of your kind, representing such a cross section of those involved in the industry, has not been consulted about this decision to drop the 14-day waiting period provision.

Is there a compromise out there? Should it be moved from 14 days to seven days in view of modern technology and communications, or would you prefer to have it left where it is?

**Mr. Fuchs:** I will start and perhaps my colleagues would like to jump in.

It is clear that there are two things related there. One is the technical capacity to find out if there is a suitable and available ship.

**Senator Perrault:** Computers and faxes and all the new software being developed—

**Mr. Fuchs:** I am not sure that tells you everything, senator, because what a shipowner has to know is that the built-in lead time will allow him the possibility of repositioning his ships.

[Traduction]

cherché à faire il y a quelque temps. Je suis heureux que vous l'ayez faite, et je vous souhaite du succès dans la poursuite de vos travaux.

La viabilité de la flotte doit toujours être au premier rang de nos préoccupations, et il faut trouver moyen de concilier certaines de ces différences.

J'ai tendance à être d'accord avec un de vos collègues qui a fait valoir, il y a quelques instants, que ces questions ne sont peut-être pas critiques, mais qu'elles n'en revêtent pas moins une importance cruciale, sur le plan humain. Il s'agit d'opter ou pas, par exemple, pour une carrière dans la marine. Mon fils de 32 ans est un capitaine au long cours. Si c'était à refaire, il ne se lancerait peut-être pas dans ce domaine aujourd'hui. De fait, il m'a dit à une ou deux occasions: «Papa, pourquoi ne m'as-tu pas appris à piloter un avion. Je serais peut-être plus riche et au travail aujourd'hui.»

Je n'ai pas de questions à poser. Vous avez raison et vous présentez bien votre point, qui est très clair. Je l'ai déjà dit, cela comble le vide qui devient critique dans la structure industrielle de la navigation au Canada. Je m'unis aux autres pour vous souhaiter bonne chance. J'espère que vous poursuivrez votre travail et continuerez d'exercer une influence sur la structure nationale, ici à Ottawa. Les projets de loi ne sont peut-être pas rouverts trop souvent, mais il y a toujours les règlements, qui se veulent vivants et souples et capables de refléter les changements sociaux, les changements industriels et les besoins industriels.

**Le président:** Merci, sénateur Forrestall. Sénateur Perrault.

**Le sénateur Perrault:** Voilà tout un réquisitoire contre l'orientation qu'a prise le gouvernement avec cette mesure. Nous sommes tous surpris d'entendre qu'un organisme de votre genre, aussi représentatif des intervenants de l'industrie, n'a pas été consulté sur cette décision d'abolir la disposition relative à la période d'attente de 14 jours.

Y a-t-il un compromis possible? Faut-il la ramener de 14 à sept jours, compte tenu de la technologie et des communications modernes, ou préféreriez-vous la maintenir telle quelle?

**M. Fuchs:** Je vais commencer. Mes collègues pourront peut-être emboîter le pas.

Il est clair qu'il y a deux choses connexes ici. L'une est la capacité technique de voir s'il y a un navire convenable disponible.

**Le sénateur Perrault:** Les ordinateurs et les télécopieurs et tous les nouveaux logiciels créés. . .

**M. Fuchs:** Il n'est pas évident que cela vous dit tout, sénateur. Ce que l'armateur doit savoir, c'est que le délai intégré lui donnera la possibilité de repositionner ses navires. Mais



[Text]

But if you do not have that breathing space, the facts of the matter probably just fall as they are. He would have to give a no response.

**Senator Perrault:** It is a physical matter of moving that ship to the necessary location?

**Mr. Fuchs:** Exactly. That is certainly my perspective on this.

**Senator Perrault:** You are suggesting that this unilateral decision is arbitrary and capricious almost, are you not?

**Mr. Fuchs:** It is clear from previous speakers as well that we are concerned about that. It was in Bill C-52. Nobody raised a peep about it, so far as we can ascertain.

**Senator Perrault:** What kind of abuses do you think will flow from the provision if it is adopted; the proposal of the bill to reduce that 14-day waiting period?

**Mr. Fuchs:** In practical terms they have already been referred to by Mr. Gardiner and Capt. Sjoquist. What it does is send a signal all over. The biggest detriment is to the Great Lakes shipping industry.

In the previous session, the notion of possibly cooking the books was raised. It opens the door for further cooking. It probably moves certain things to the front burner from the back burner.

**Senator Perrault:** You think they are going to cook up a real storm. Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Senator Graham, please.

**Senator Graham:** You say that there are many thousands of crew members and employees whose livelihood and that of their families is dependent upon the industry. You talked about the people who live along the St. Lawrence seaway system. How many are we talking about?

**Mr. Fuchs:** Within the industry itself, at the present time there is something like 3,500 positions involved. That is just on the Great Lakes. If you use the multiplier effect, you are looking at a much larger number.

**Senator Graham:** The whole question is discouragement has been bandied about with regard to the question of quick grants of licences to foreign vessels. This discourages the hopes of establishing what some people have referred to as the diversified, specialized Canadian shipping industry that we need and that it kills off our industry, almost in the cradle. Can you honestly tell us that the prospects for a diversified, specialized Canadian fleet are there and could be developed? How do we grapple with this?

**Mr. Fuchs:** There is probably a push and pull on this. There is new technology at all times. There are new markets that open up, et cetera. Certainly if there is a framework which

[Traduction]

sans cette marge de manœuvre, cela ne changera probablement rien. Il devra répondre par la négative.

**Le sénateur Perrault:** C'est une question d'amener physiquement le navire à l'endroit voulu?

**M. Fuchs:** Exactement. En tout cas, telle est ma perspective.

**Le sénateur Perrault:** Vous pensez que cette décision unilatérale est arbitraire, presque capricieuse, n'est-ce pas?

**M. Fuchs:** Il ressort clairement des propos des autres témoins également que cela nous inquiète. C'était dans le projet de loi C-52. Cela n'a pas fait froncer un seul sourcil, pour autant que nous sachions.

**Le sénateur Perrault:** À quel genre d'abus craignez-vous que la disposition donne lieu si elle est adoptée; la proposition du projet de loi de réduire cette période d'attente de 14 jours?

**M. Fuchs:** Dans la pratique, M. Gardiner et le capitaine Sjoquist en ont déjà parlé. Cela envoie un signal partout. Le grand perdant est l'industrie de la navigation des Grands Lacs.

Dans la séance précédente, la possibilité de tripatouillage des livres a été soulevée. Cela ouvre la porte à d'autre tripatouillage. En tout cas, la tentation est certainement plus grande.

**Le sénateur Perrault:** Vous pensez qu'ils vont en faire tout un plat. Merci, monsieur le président.

**Le président:** Le sénateur Graham, s'il vous plaît.

**Le sénateur Graham:** Vous dites que des milliers et des milliers de membres d'équipage et d'employés et leurs familles comptent sur l'industrie pour vivre. Vous avez parlé des personnes qui vivent le long du réseau de la voie maritime du Saint-Laurent. Combien au juste?

**M. Fuchs:** Dans l'industrie même, à l'heure actuelle, il y a environ 3 500 postes en jeu, sur les Grands Lacs seulement. Avec l'effet multiplicateur, il y en a beaucoup plus.

**Le sénateur Graham:** Toute la question est qu'on a brandi le découragement au sujet de l'octroi rapide de licences à des navires étrangers. Cela anéantit l'espoir de doter le Canada d'une industrie que certains ont qualifiée d'industrie de la navigation spécialisée diversifiée qu'il nous faut, et cela tue notre industrie, presque dans l'oeuf. Pouvez-vous honnêtement nous dire qu'il y a des perspectives pour une flotte canadienne spécialisée diversifiée et qu'il y aurait moyen de les exploiter. Comment régler ce problème?

**M. Fuchs:** Il faut probablement en prendre et en laisser. Il y a toujours des nouvelles technologies. Il y a des nouveaux marchés qui s'ouvrent, et ainsi de suite. Certes, si le cadre est

[Text]

would encourage the possibility of building a specialty Canadian flag ship with Canadian crew, with the proper framework we think that might actually happen.

Captain Sjoquist referred to the possibility of this industry going the way of a dodo bird. If that is the general feeling out there, then who in their right mind would invest in any new Canadian vessels.

**Mr. George Miller, President, Canadian Lake Carriers Association and the Canadian Lake Bulk Carriers:** In the past there has been a recognition by Canadian industry that there was a need for self-unloading vessels. We lead the world in self-unloading technology. We have the best and fastest self-unloaders in the world because we responded to that.

**Senator Graham:** Made in Canada?

**Mr. Miller:** Yes, made in Canada, plus the fact that we have converted many vessels.

Second, the transportation of cement has become a major business in Canada. We have converted vessels with the new technology available to respond to that need.

There became a need for dedicated asphalt carriers. We had to go off shore to purchase vessels. From that point, we reworked them to where they were capable of handling this trade. Canadian industry—in particular, the shipping industry—has proven that if there is a need out there, we will respond to it. However, when I listen to things like specialized vessels off shore that Mr. MacLeod spoke about, to start with they are off shore operators. They do not want Canadians. They have no intention of hiring Canadians. But the need is not there for the type of vessels we have.

Our vessels mainly are 730 feet long, 75 feet wide. You do not see vessels of that nature in the seaway unless they are under a Canadian flag. We are dedicated bulk carriers, and this is where the difference arises.

When I listened to the gentleman from B.C. with a Norwegian specialty ship, there may be three of those ships in the world. That is a truly dedicated vessel to one type of cargo, but he could not use that vessel anywhere else. Ours are totally flexible. When there is a requirement in Canada to service Canadian business and new technology is required, we are the first to do it.

**Senator Graham:** In your opinion, do we have enough flagships to meet the demands of our shippers, recognizing that there are some specialty ships that you just talked about that we may not have?

**Mr. Miller:** On the Great Lakes and the St. Lawrence?

**Senator Graham:** Yes.

[Traduction]

propice à la possibilité de construire un navire spécialisé d'immatriculation canadienne et doté d'un équipage canadien, avec le cadre qu'il faut, nous pensons que cela pourrait effectivement se faire.

Le capitaine Sjoquist a parlé de la possibilité que cette industrie connaisse le même sort que le dodo. Si tel est le sentiment général, alors quel investisseur sensé irait mettre de l'argent dans de nouveaux navires canadiens.

**M. George Miller, président, Association canadienne des armateurs des Grands Lacs et Canadian Lake Bulk Carriers:** Par le passé, l'industrie canadienne a reconnu la nécessité de navires à auto-déchargement. Nous sommes les premiers au monde dans la technologie de l'auto-déchargement. Nous avons les auto-déchargeurs les meilleurs et les plus rapides au monde, parce que nous avons su réagir à cela.

**Le sénateur Graham:** Faits au Canada?

**M. Miller:** Oui, faits au Canada, sans compter que nous avons converti de nombreux navires.

En second lieu, le transport du ciment est désormais une grosse affaire au Canada. Nous avons converti des navires avec la technologie la plus récente qui soit pour répondre à ce besoin.

Puis est né le besoin d'asphaltiers spécialisés. Nous avons dû aller acheter des navires à l'étranger. Ensuite, nous les avons modifiés pour les rendre capables de transporter ce produit. L'industrie canadienne—en particulier l'industrie de la navigation—a prouvé que nous sommes capables de répondre au besoin. Cependant, lorsque M. MacLeod parle comme il l'a fait de navires spécialisés à l'étranger, il faut dire au départ qu'il s'agit d'exploitants étrangers. Ils ne veulent pas de Canadiens. Ils n'ont pas l'intention d'en embaucher. Mais personne n'a besoin du genre de navires que nous avons.

Nos navires ont surtout 730 pieds de long et 75 pieds de large. Vous ne voyez pas de navires de ce genre sur la voie maritime sauf s'ils battent pavillon canadien. Nous sommes des vraquiers spécialisés, et c'est là la différence.

Un monsieur de la Colombie-Britannique nous a parlé d'un navire spécialisé norvégien. Il y a peut-être trois de ces navires dans le monde. C'est un navire véritablement consacré à un type précis de fret, mais il ne pourrait l'utiliser nulle part ailleurs. Les nôtres sont complètement adaptables. Lorsqu'il faut servir l'entreprise canadienne au Canada et qu'il faut une nouvelle technologie, nous sommes les premiers à le faire.

**Le sénateur Graham:** À votre avis, avons-nous assez de navires amiraux pour répondre aux exigences de nos expéditeurs, compte tenu de l'absence de certains navires spécialisés dont vous venez de parler.

**M. Miller:** Sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent?

**Le sénateur Graham:** Oui.



[Text]

**Mr. Miller:** I feel that we have enough vessels out there now, based on the business that exists right now.

**Senator Graham:** Did you bring along any proposed amendments with you? You have talked about the bill in several places needing amendments. In your final paragraph you say:

"Bill C-33 needs to be amended if it is to meet certain objectives normally associated with coasting trade legislation, namely, the protection of jobs and creation of new opportunities."

It is not unusual for witnesses or groups to come with their proposed amendments or suggestions ready made. Do you have any with you?

**Mr. Fuchs:** No, senator. I knew that we would roughly follow a number of the others with whom we are closely aligned. We would simply endorse those recommendations, particularly the reinstatement of the 14-day waiting period on waiver applications.

**Senator Graham:** Is that the key point as far as you are concerned?

**Mr. Fuchs:** That is one.

**Senator Graham:** If you had your Christmas wish list that you could introduce at the end of June.

**Mr. Fuchs:** That would be my wish, followed closely by the other issue, the question of the application of Canadian standards to waivers granted, whether it is after the first voyage or after a certain time limit. That is also an important issue.

The 14-day waiting period is at the top of the wish list.

**The Chairman:** Senator Forrestall.

**Senator Forrestall:** I have a supplementary question to a question put by Senator Perrault. I remember when, not that long ago, there were 7,000 seamen on the lakes. We are down to 3,500. To what degree is that attributable to a redirection of wheat and the loss of western movement of iron ore? Do you see this trend of the last several years continuing? Are we going to lose more wheat through the Prince Rupert outlet? If so, what impact will that have?

**Mr. Miller:** There used to be a 50/50 distribution of wheat going east and west. Over the last few years that has weighed heavily in favour of the west, whereby it is almost 80/20. That contributed to the fact that ships have been laid up and never been put back in service. There is the age of the fleet to consider.

But one of the main things is that and that iron ore coming from Quebec was found to be too dear, so they started to use

[Traduction]

**M. Miller:** J'estime que nous avons assez de navires à l'heure actuelle, pour les affaires qu'il y a aujourd'hui.

**Le sénateur Graham:** Avez-vous des projets d'amendements avec vous? Vous avez dit qu'il y aurait des amendements à apporter à plusieurs endroits dans le projet de loi. Dans votre dernier paragraphe, vous dites:

«Il faut modifier le projet de loi C-33 si nous voulons qu'il réponde à certains objectifs normalement liés à la législation sur le cabotage, comme la protection des emplois et la création de nouvelles occasions.»

Il n'est pas rare que des témoins ou des groupes nous arrivent avec des propositions d'amendement ou des suggestions toutes prêtes. En avez-vous?

**M. Fuchs:** Non, sénateur. Je savais que nous suivrions à peu près un certain nombre des autres dont nous partageons la façon de voir. Nous appuierions tout simplement ces recommandations, en particulier le rétablissement de la période d'attente de 14 jours pour les demandes de dispense.

**Le sénateur Graham:** Est-ce l'essentiel, en ce qui vous concerne?

**M. Fuchs:** Cela en fait partie.

**Le sénateur Graham:** Si vous aviez une liste des présents que vous espérez pour Noël et que vous pouviez la présenter à la fin de juin?

**M. Fuchs:** C'est ce que je voudrais, suivi de très près de l'autre question, celle de l'application des normes canadiennes aux dépenses accordées, que ce soit après le premier voyage ou après une certaine limite de temps. C'est une autre question importante.

La période d'attente de 14 jours est tout en haut de la liste.

**Le président:** Sénateur Forrestall.

**Le sénateur Forrestall:** J'ai une question supplémentaire à une question posée par le sénateur Perrault. Je me rappelle qu'il y avait 7 000 marins sur les lacs, il n'y a pas si longtemps. Il n'y en a plus que 3 500. Dans quelle mesure est-ce attribuable à un réacheminement du blé et à la perte du transport vers l'Ouest de minerai de fer? Pensez-vous que cette tendance des dernières années se poursuivra? Allons-nous perdre plus de blé par Prince Rupert? Si oui, quelles seront les conséquences?

**M. Miller:** Jadis, il y avait une répartition à 50/50 du blé entre l'Est et l'Ouest. Depuis quelques années, la balance penche nettement du côté de l'Ouest, de sorte que le ratio est presque 80/20. Cela a contribué au fait que des navires ont été mis en rade et n'ont jamais été remis en service. Il y a l'âge de la flotte à prendre en compte.

Mais un des grands points est qu'on a constaté que le minerai de fer du Québec coûtait trop cher, si bien qu'on a com-

[Text]

the Masabe range. Even with the grain that did come east, the portion that we did get, we run back in ballast, which is empty, but you are still paying seaway tolls. It does not matter if you are running empty or full, you still pay seaway tolls. There was a reconciliation in the industry that we cannot run a charitable organization. Therefore, if we cannot accept the cargoes, we cannot run the ships.

A lot of ships have disappeared. A lot have been foreign flagged. I believe Mr. Gardiner made mention of the fact that we had quite a few salty lakers. These are ships that are Great Lakes size and capacity with the ability to sail anywhere in the world. We had tried in other areas to get certain concessions to a second registry, which would allow them to use Canadians in and out of Canada, and were unsuccessful. In order to keep these ships running they had to go out under foreign flag. So, there are many reasons.

I would like to be able to say that it is the WGTA that has killed us, but it is a combination of things, of which that is a great contributor.

**The Chairman:** On behalf of the Senate standing committee, I would like to thank you very much for taking your time to come this morning and add to the testimony already given by a number of other witnesses on this important bill, Bill C-33.

**Mr. Fuchs:** Thank you, Mr. Chairman and honourable senators.

**The Chairman:** We will now move to the Seafarers' International Union of Canada. I invite you to make your presentation.

**Mr. Roman Gralewicz, President, Seafarers' International Union of Canada:** Thank you, Mr. Chairman. Mr. Joseph Nuss is union counsel, and Mr. Alberta Robillard is from the Canadian Maritime Officers Union, which represents engine room licensed personnel.

In the last little while, it seems that people have forgotten who we represent and where we are going with this.

We represent people that at one time were a very proud and essential part of our history. From 1940 onward, Canada had the third largest deep sea fleet in the world. Today it does not exist. Sailors who gave up their lives during that period were not recognized as veterans until this year by government, when they were given a little bit of a pension.

Before we go on, I would like to make it clear that we have been here for a long time; we did exist. The deep sea fleet was sold off by Canadian governments from 1950 on and given to foreigners on the premise that they needed to be rebuilt and that we do not really need a deep sea fleet any more. The

[Traduction]

mencé à utiliser le Masabe. Même avec les céréales qui passaient par l'Est, c'est-à-dire avec la partie que nous avions, nous retournons sur lest, c'est-à-dire à vide, mais devons néanmoins acquitter les péages de la voie maritime. L'industrie a fini par reconnaître qu'elle n'est pas un organisme de charité. Par conséquent, si nous ne pouvons pas accepter le fret, nous ne pouvons pas faire marcher les navires.

Une foule de navires ont disparu. Un grand nombre sont passés sous pavillon étranger. Je crois que M. Gardiner a mentionné que nous avions pas mal de navires océaniques des Grands Lacs. Ce sont des navires de dimension et de capacité adaptées aux Grands Lacs, mais capables de naviguer partout dans le monde. Nous avons essayé ailleurs d'obtenir certaines concessions à l'égard d'une deuxième immatriculation, ce qui leur aurait permis de faire appel à des Canadiens au Canada et ailleurs, mais ce fut peine perdue. Afin de garder ces navires en service, ils ont dû les mettre sous un autre pavillon. Donc, les raisons sont multiples.

J'aimerais pouvoir dire que c'est la LTGO qui nous a tués, mais c'est une combinaison de choses, où la LTGO compte pour beaucoup.

**Le président:** Au nom du Comité permanent du Sénat, j'aimerais vous remercier vivement d'avoir pris le temps de venir ce matin ajouter au témoignage déjà donné par plusieurs autres témoins sur cet important projet de loi, le C-33.

**M. Fuchs:** Merci, monsieur le président et honorables sénateurs.

**Le président:** Nous passons maintenant au Syndicat international des marins canadiens. Je vous invite à faire votre exposé.

**M. Roman Gralewicz, président, Syndicat international des marins canadiens:** Merci, monsieur le président. M. Joseph Nuss est conseiller syndical, et M. Albert Robillard est du Syndicat canadien des officiers de marine marchande, qui représente le personnel licencié de la salle des machines.

Depuis quelque temps, les gens semblent avoir oublié qui nous représentons et où nous allons avec tout cela.

Nous représentons des gens qui ont déjà été un élément de grande fierté, par élément essentiel de notre histoire. À compter de 1940, le Canada avait la troisième flotte de haute mer au monde. Aujourd'hui, elle n'existe pas. Le gouvernement vient tout juste, cette année, de reconnaître les marins qui ont donné leur vie pendant cette période, en leur accordant une petite pension.

Avant d'aller plus loin, j'aimerais préciser que nous sommes ici depuis longtemps; nous existions. La flotte de haute mer a été vendue par les gouvernements canadiens à compter de 1950 et donnée à des étrangers, sous prétexte qu'il fallait la reconstruire et que nous n'avons plus vraiment besoin



## [Text]

shame of it all is that when the Gulf war took place, Canada contributed zero ships to that conflict.

When I go to international meetings and stand up and represent Canada in the ILO, ITF and the SIU, people say that Canada has a lot of ships. I tell them that they are all lake ships. Then they ask, especially the Americans, "How come you're willing to give up your sovereignty on the inland waters and lakes now when you made such a hullabaloo about the icebreaker *Manhattan* going through your Northwest Passage?" I cannot give an answer because I do not know the answer. You are saying to your friends, "Don't come into my back yard," and the next time you are saying to foreigners, "Come on and play in there. It's all right for you."

Where is this going? I do not represent only sailors of the SIU of Canada. I have to speak for a lot of them that are not unionized, that are depending on the industry for a livelihood. Jobs are at stake here. Jobs mean so much to us today. Families depend on me being able to come here before you honourable gentlemen, and maybe for the last time, because maybe this will go by the way of the deep sea fleet and not be here at all in the next few years.

Speakers before us said, "What does the 14 days really mean?" It is not a big issue to some people, but it is a big issue to those who depend on the industry. It is a big issue to the industry. Sailors are what they are, but if you look at the history of the SIU of the last 25 years, you will not see any major conflict, not one strike in 25 years. That tells you something. We must be doing something right with the ship owners. A sailor today is not an expensive item as far as wages go. On average, we do not come up to the construction labourer per hour. It is just that we are what we are. We do a lot of overtime and a lot of work. We are well qualified. We have to be. Canadian government standards make us. It is not like the old days where you could come off the street and be a sailor. You need emergency duty certificates; you need bridge watch certificates. You need all sorts of certificates. After getting these young men and women to get all these certificates, we are now saying, "Let's hope the Senate keeps us alive. Let's hope it keeps the industry alive or maybe a couple of years from now there won't be anything to talk about."

That is about all I have to say. Mr. Robillard would like to make an introduction. I appreciate the comfort which I feel in this house. It is a little different than the one in the House of Commons, which is a little colder. I want to thank you for that.

## [Traduction]

d'une flotte de haute mer. À sa grande honte, lorsque la guerre du Golfe a éclaté, le Canada n'a pas envoyé un seul navire dans ce conflit.

Lorsque je vais représenter le Canada à des rencontres internationales de l'OIT, de la FIOT et du SIM, les gens disent que le Canada a beaucoup de navires. Je leur réponds que ce sont tous des navires de lacs. Alors ils demandent, surtout les Américains: «Comment se fait-il que vous soyez prêts à renoncer à votre souveraineté sur les eaux et les lacs intérieurs aujourd'hui, alors que vous avez fait tout un tohu-bohu lorsque le brise-glace *Manhattan* a franchi votre passage du Nord-Ouest?» Je ne peux répondre, parce que j'ignore la réponse. Vous dites à vos amis: «Ne venez pas dans ma cour», et du même souffle vous dites aux étrangers: «Venez jouer chez nous. Pour vous, c'est correct.»

Où allons-nous? Je ne représente pas seulement les marins du SIM du Canada. Je dois parler pour un grand nombre d'entre eux qui ne sont pas syndiqués, qui tirent leur subsistance de l'industrie. Il y a des emplois en jeu ici. Les emplois signifient tellement pour nous aujourd'hui. Des familles comptent sur ma capacité de me présenter devant vous, honorables sénateurs, peut-être pour la dernière fois, si nous connaissons le même sort que la flotte de haute mer et si nous ne sommes plus là du tout dans quelques années.

D'autres témoins ont dit: «Que signifient donc vraiment les 14 jours?» Ce n'est pas si important pour certains, mais ce l'est pour ceux qui dépendent de l'industrie. C'est très important pour l'industrie. Les marins sont ce qu'ils sont, mais, depuis 25 ans, le SIM n'a pas connu de grand conflit: pas une seule grève en 25 ans. Cela vous dit quelque chose. Il doit bien y avoir quelque chose de bien que nous faisons avec les armateurs. Aujourd'hui, un marin ne coûte pas cher de salaire. En moyenne, nous ne faisons pas autant à l'heure que l'ouvrier de la construction. C'est simplement que nous sommes ce que nous sommes. Nous faisons beaucoup d'heures supplémentaires et travaillons très fort. Nous sommes bien qualifiés. Nous devons l'être. Les normes du gouvernement canadien font ce que nous sommes. Nous ne sommes plus dans l'ancien temps, où n'importe qui pouvait s'improviser marin. Il faut maintenant des certificats de service d'urgence; il faut des certificats d'équipe passerelle. Il faut toutes sortes de certificats. Après avoir fait décrocher tous ces certificats par ces jeunes gens, voici que nous leur disons: «Espérons que le Sénat nous gardera la vie. Espérons qu'il épargnera l'industrie, sans quoi il pourrait bien ne plus rien y avoir à dire dans quelques années.»

C'est à peu près tout ce que j'ai à dire. M. Robillard aimerait faire une présentation. Je me sens très à l'aise dans cette enceinte. Ce n'est pas tout à fait la même chose que du côté de la Chambre des communes, où c'est un peu plus froid. Je tiens à vous en remercier.

[Text]

**M. Albert Robillard, président, Syndicat canadiens des officiers de marine marchande:** Monsieur le président et honorables sénateurs, à titre de président, je représente le Syndicat canadien des officiers de marine marchande, qui fut établi en 1964 et nous représentons environ 1 200 officiers mécaniciens licenciés oeuvrant en partie sur les Grands Lacs.

Environ 200 de ces officiers licenciés sont présentement enregistrés dans nos bureaux pour de l'emploi vu le nombre restreint de navires en opération. Si nous n'avons pas soumis de mémoire devant votre comité, c'est que après consultation avec le président du Syndicat des marins canadien, SIU, M. Roman Gralewicz, notre syndicat endosse en entier le mémoire que le SIU vous a soumis sur tous les points concernant la période de 14 jours avant que la licence ne soit émise et que si une licence est émise, toutes les lois régissant les armateurs canadiens s'appliquent à l'opérateur et à l'équipage du navire et que celles qui passent soient composées de marins et d'officiers canadiens.

Le comité des affaires maritimes, par l'entremise de M. John Fuchs, le directeur exécutif, a soumis son mémoire. Nous, en tant que membres de ce comité, avons exprimé nos opinions dans ce dit mémoire.

**Mr. Gralewicz:** Mr. Chairman, we are open for questioning and appreciate the opportunity.

**The Chairman:** Thank you very much. Before I turn to Senator Graham and then to Senator Forrestall, I notice on the bottom of page 3 and top of page 4, in your 14-day argument you say:

"The object of this bill should not be to facilitate the exploitation of the coasting trade by non-Canadians or Canadians using artifices to avoid our laws. Parliament must be careful to ensure that the provisions regarding the granting of licences does not result in a rubber stamp process, whereby shippers will avoid using Canadian registered ships and engage foreign flag vessels in the coasting trade."

It is your opinion that in the absence of a 14-day period it would just be a rubber stamp?

**Mr. Gralewicz:** Exactly, sir.

**The Chairman:** And that there would be no investigation?

**Mr. Gralewicz:** Not at all. It would not be necessary.

**The Chairman:** Could Employment and Immigration Canada not have some say, even in the presence of a so-called rubber stamp to ensure Canadianization of these ships?

[Traduction]

**Mr. Albert Robillard, President, Canadian Marine Officers Union:** Mr. Chairman and honourable senators, as president, I represent the Canadian Marine Officers Union, which was created 1964 and represents some 1,200 licenced engineer officers working partly on the Great Lakes.

Some 200 of those licenced officers are currently registered for jobs with our offices, in view of the limited numbers of ships in operation. We did not submit a presentation to your committee because, having counsulted with the president of the Seafarers' International Union of Canada, the SIU, Mr. Roman Gralewicz, our union fully endorses the SIU submission to you on all points concerning the 14-day period before the licence can be issued and whereby, if a licence is issued, all legislation governing the Canadian ship owners applies to the operator and the crew of the ship and those passed are made up of Canadian sailors and officers.

The Council of Maritime Affairs, through Mr. John Fuchs, its executive director, submitted its brief. As members of that Council, we expressed our opinions in the said brief.

**M. Gralewicz:** Monsieur le président, nous sommes prêts à répondre à vos questions et sommes heureux de cette occasion.

**Le président:** Merci beaucoup. Avant de passer la parole au sénateur Graham, puis au sénateur Forrestall, je remarque au bas de la page 3 et au haut de la page 4, dans votre argument au sujet des 14 jours, le texte suivant:

«L'objet de ce projet de loi ne devrait pas être de faciliter l'exploitation du cabotage par des non-Canadiens ou par des Canadiens recourant à des artifices pour échapper à nos lois. Le Parlement doit veiller à ce que les dispositions touchant l'accord de licences ne donne pas lieu à un processus d'approbation automatique qui inciterait les expéditeurs à écarter les navires battant pavillon canadien et à engager des navires battant pavillon étranger dans le cabotage.»

Vous êtes d'avis que, sans la période de 14 jours, l'approbation serait automatique?

**M. Gralewicz:** Exactement, Monsieur.

**Le président:** Et qu'il n'y aurait pas d'enquête?

**M. Gralewicz:** Pas du tout. Cela ne serait pas nécessaire.

**Le président:** Emploi et Immigration Canada ne pourrait-il pas avoir son mot à dire, même avec une approbation dite automatique, pour assurer la canadianisation de ces navires?



[Text]

**Mr. Gralewicz:** They are doing it right now, as a matter of fact. We do not know of any cases where they have gone through the process of investigating. We have not been informed of it.

**The Chairman:** Senator Graham.

**Senator Graham:** Roman, you have not disappointed us. It is always interesting to have forceful, committed and colourful people come before our committee.

Mr. Miller said previously that there are needs. He said you can fill them; you have proven that you have the capacity, but Bill C-33 may cause discouragement in terms of the development of specialization needs. Would you like to comment further on this? What has happened to the self-unloaders, to the cement asphalt carriers? Are they still under Canadian flag or is it the tendency to develop new specialized ships here and then see them reflag? How can we deal with this problem because it is apparent Bill C-33 is not dealing with the problem.

**Mr. Gralewicz:** Bill C-33 certainly is not the answer. What we are trying to do with Bill C-33 is at least keep what we have. If we do not have the 14-day period, if we do not have any type of a safety net, it will deteriorate to the point, as in the deep sea fleet, where it will just go away.

The vessel Kiisla, for instance, that is operating between Sarnia, Ontario and the American ports, when it first got its so-called waiver—and now I am told they do not need a waiver between Canadian and American ports—it was supposed to be for specialized cargo for a short period of time. Three years later it is still operating. When speaking to our tanker operators, they said they were told they had to take this caustic soda or whatever it was, a specialized cargo because the bottoms of our ships were not equipped for that. It was going to be two or three times and then they were going to get out. Three years later it is still there.

The Canadian operator could have and would have, probably, bought a ship or built a ship for that cargo had he been aware that it was going to continue for three years. But it is the old story that they need it for a short time and then extend it a little more, a little more and a little more. Norwegian crews are not paying taxes to Canada.

**Senator Graham:** Norwegian flag?

**Mr. Gralewicz:** I believe so.

**Senator Graham:** How would they get their waiver renewed?

[Traduction]

**M. Gralewicz:** Il l'a fait déjà, de fait. Nous ne connaissons pas de cas où une enquête ait eu lieu. Nous n'en avons pas été informés.

**Le président:** Sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** Roman, vous ne nous avez pas déçus. Il est toujours intéressant de voir des gens énergiques, engagés et originaux comparaître devant notre Comité.

M. Miller a dit plus tôt qu'il y a des besoins; que vous pouvez y répondre. Vous avez prouvé que vous avez la capacité, mais le projet de loi C-33 pourrait être cause de découragement pour ce qui est de la satisfaction des besoins de spécialisation. Auriez-vous des commentaires à ajouter là-dessus? Qu'est-il arrivé aux navires à auto-déchargement, aux transporteurs d'asphalte et de ciment? Battent-ils toujours pavillon canadien ou a-t-on tendance à construire de nouveaux navires spécialisés ici, pour ensuite les voir changer de pavillon? Comment régler ce problème, puisqu'il apparaît que le projet de loi C-33 ne le règle pas.

**M. Gralewicz:** Le projet de loi C-33 n'est certainement pas la solution. Avec le projet de loi C-33, nous essayons de garder au moins ce que nous avons. Si nous n'avons pas la période de 14 jours, si nous n'avons pas le moindre filet de sécurité, les choses se détérioreront au point, comme dans le cas de la flotte de haute mer, où il n'y en aura plus.

Dans le cas du Kiisla, par exemple, qui est en service entre Sarnia (Ontario) et les ports américains, la «dispense» qu'il a obtenue au départ—et j'apprends maintenant qu'on n'a pas besoin de dispense entre les ports canadiens et américains—était censée être pour du fret spécialisé pour une courte période. Trois ans plus tard, il est toujours en service. Les exploitants de navires-citernes nous ont confié qu'il a dû prendre cette soude caustique, ou je ne sais trop quoi, du fret spécialisé, parce que les fonds de nos navires n'étaient pas équipés pour cela. Cela allait être pour deux ou trois fois, après quoi il n'y aurait plus rien. Trois ans plus tard, il est toujours là.

L'exploitant canadien aurait pu acheter ou construire un navire pour ce fret, et il l'aurait probablement fait, s'il avait su que cela allait durer trois ans. Mais c'est la même vieille histoire: on en a besoin pour un court moment, qui est prolongé un peu plus, un peu plus et encore un peu plus. Les équipages norvégiens ne payent pas d'impôts au Canada.

**Le sénateur Graham:** Pavillon norvégien?

**M. Gralewicz:** Je pense que oui.

**Le sénateur Graham:** Comment fait-il renouveler sa dispense?

[Text]

**Mr. Gralewicz:** I am not the right guy to ask that question. I asked Mr. Cote. I still have not found out. He tells me they do not have to have a waiver.

**Senator Graham:** Are there other Kiislas around, other similar cases?

**Mr. Gralewicz:** I am afraid so. For instance, on the east coast the so-called oil that is being pumped out of there—our oil from our waters, I would imagine—is now being pumped on a foreign ship. The officers, as of a few weeks ago, are Canadians. They were Norwegian officers and Third World country crews. The *Nordic Challenger*, they tell me, does not have to have a Canadian crew or a Canadian content at all. That one is Norwegian officers and foreign crew working off the east coast of Canada where most of our people come from who are unemployed to the tune of not being able to get enough stamps for pogy. On the east coast that means only ten weeks. We have people that cannot get ten weeks' work in Nova Scotia and Newfoundland. By the looks of the trade in the Great Lakes, they will never get it this year.

**Senator Graham:** How many active people do you have in your union now?

**Mr. Gralewicz:** I hate to say this because the opposition will probably kill me. We have 3,871 members as of Friday, from an all time high of 18,000.

**Senator Graham:** How many are working?

**Mr. Gralewicz:** I would guess maybe 1,000.

**Senator Graham:** The minister has said that Bill C-33 protects Canadian shipping interests from foreign competition. Would you agree with that statement?

**Mr. Gralewicz:** Of course not.

**Senator Graham:** Is it a myth when you talk about Canadian employment that Canadian high wages serve as the principal catalyst to reflagging because it is the desire of the owners and operators to avoid Canadian labour safety regulations and fuel taxes?

**Mr. Gralewicz:** The whole thing boils down to dollars and cents. Although some companies have reflagged, I would have to follow what Mr. Gardiner says, they have reflagged because of the lack of business.

The other ones reflagged for the sole purpose of beating the tax system and the cheap labour. As I mentioned in my opening remarks, the Canadian sailor on average—and I am talking about the unlicensed—does not make as much as a

[Traduction]

**M. Gralewicz:** Ce n'est pas à moi qu'il faut poser la question. J'ai demandé à M. Côté. Je ne le sais pas encore. Il me dit qu'il n'a pas besoin de dispense.

**Le sénateur Graham:** Y a-t-il d'autres Kiisla dans le décor, d'autres cas semblables?

**M. Gralewicz:** J'ai bien peur que oui. Par exemple, dans l'Est, le «pétrole» qui est extrait par pompage—notre pétrole, dans nos eaux, j'imagine—est aujourd'hui pompé à bord d'un navire étranger. Les officiers, en date d'il y a quelques semaines, sont des Canadiens. C'étaient des officiers norvégiens et des équipages du Tiers-Monde. Le *Nordic Challenger*, me dit-on, n'a pas à avoir d'équipage canadien, ni le moindre contenu canadien. Dans ce cas, ce sont des officiers norvégiens et un équipage étranger qui travaillent au large du littoral est du Canada, d'où viennent la plupart de nos gens qui connaissent un chômage tel qu'ils n'arrivent pas à accumuler assez de timbres pour l'assurance-chômage. Dans l'Est, cela veut dire seulement dix semaines. Nous avons des gens qui n'arrivent pas à trouver pour dix semaines de travail en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve. À voir le commerce sur les Grands Lacs, leurs chances de les avoir cette année sont nulles.

**Le sénateur Graham:** Combien de membres actifs votre syndicat compte-t-il aujourd'hui?

**M. Gralewicz:** Je déteste dire ceci, parce que l'opposition va probablement me crucifier. Nous avons 3 871 membres, en date de vendredi, à comparer à un sommet de tous les temps de 18 000.

**Le sénateur Graham:** Combien travaillent?

**M. Gralewicz:** Peut-être 1 000, dirais-je.

**Le sénateur Graham:** Le ministre a dit que le projet de loi C-33 protège les intérêts de la navigation canadienne contre la concurrence étrangère. Seriez-vous d'accord sur cette déclaration?

**M. Gralewicz:** Bien sûr que non.

**Le sénateur Graham:** Est-ce un mythe, lorsque vous parlez de l'emploi canadien, que les salaires élevés au Canada sont le principal catalyseur du changement d'immatriculation, parce que les armateurs et les exploitants cherchent à échapper à la réglementation du Canada sur la sécurité des travailleurs et aux taxes canadiennes sur le carburant?

**M. Gralewicz:** Tout est une question de dollars et de cents. Bien que certaines sociétés aient changé de pavillon, je devrais me rallier aux propos de M. Gardiner, soit qu'elles l'ont fait par manque de clientèle.

Les autres ont changé de pavillon à la seule fin de déjouer le régime fiscal et d'engager une main-d'oeuvre bon marché. Comme je l'ai mentionné dans mes remarques introductives, le marin canadien moyen—et je parle de celui qui n'a pas de



[Text]

labourer in the construction industry, and that is low wages. But we need at least that as a base to exist today.

The fellow here from B.C. forestry said they would lose any kind of cheap crew. That is true. But isn't that also true of anything that we make in Canada? We can get it done cheaper some place else. If we took the Taiwanese or the Koreans into the House of Commons and elected them as senators, maybe they would work for much less money than you or me? That is a fact.

**Senator Perrault:** We are going to organize.

**Mr. Gralewicz:** I hope you do. Maybe that is where we were remiss, we were not organizing enough. How can you say there is fair competition? That is not fair competition, nor was it a fair thing when the Canadians got hats made in Korea or wherever it was. I just came back from an American convention where it was brought up that Canada has this big birthday coming up and hats are being made in Korea. That is a real good one. It is just too much, senator.

**Senator Graham:** I wonder what you are doing after this meeting, Roman.

**Mr. Gralewicz:** I am going to pray a lot.

**Senator Graham:** If we are going to have to organize, maybe we should be talking more.

I want to deal with the 14-day waiting period. We have heard by some that it is not necessary. We heard from our friend from British Columbia about the zero-day waiting period. He used that expression. He said the 14-day waiting period impedes shippers who need to move quickly in a fast-moving market. I would like you to comment on that.

Some people have said that most purchase agreements are in place long in advance of the day when the ship is actually required. What has your experience been in this respect?

**Mr. Gralewicz:** I have been in the industry for more years than I want to mention. To my personal knowledge, there might have been one case in 40 years where somebody has had a problem getting a ship on time. We need a lead time; the Canadian ship owner needs a lead time.

If you need a taxi right now, I am sure if you go to your house a taxi will not be waiting for you. You will have to call somebody, and if there is one available, it will be sent to you. That is the same as this. You know what cargoes you are going to get; you know what cargoes you are selling. You did not sell them today to be delivered tomorrow. That is a fallacy. Anybody who wants me to believe that one believes in

[Traduction]

licence—ne fait pas autant que l'ouvrier de l'industrie de la construction, et c'est peu. Mais nous avons besoin au moins de cela comme base pour exister aujourd'hui.

Le type qui représente l'industrie forestière de la Colombie-Britannique a dit qu'il perdrait n'importe quel équipage bon marché. Il a raison. Mais n'en est-il pas de même de tout ce que nous faisons au Canada? Nous pouvons le faire faire à meilleur prix ailleurs. Si nous amenions les Taïwanais ou les Coréens à la Chambre des communes et les élisions sénateurs, ils travailleraient peut-être pour bien moins cher que vous ou moi? C'est un fait.

**Le sénateur Perrault:** Nous allons nous syndiquer.

**M. Gralewicz:** Je l'espère. C'est peut-être là que le bât blesse: nous n'étions pas assez organisés. Comment pouvez-vous dire que la concurrence est juste? Ce n'est pas de la concurrence juste, et ce n'était pas juste lorsque les Canadiens faisaient faire leurs chapeaux en Corée ou ailleurs. Je reviens d'un congrès aux États-Unis, où quelqu'un a fait remarquer que le Canada s'apprête à célébrer un grand anniversaire avec des chapeaux faits en Corée. En voilà une bien bonne. C'est un peu trop fort, sénateur.

**Le sénateur Graham:** Je me demande ce que vous faites après la réunion, Roman.

**M. Gralewicz:** Je vais prier beaucoup.

**Le sénateur Graham:** Si nous sommes pour nous syndiquer, nous devrions peut-être parler davantage.

Je voudrais parler de la période d'attente de 14 jours. Certains nous ont dit qu'elle n'est pas nécessaire. Notre ami de la Colombie-Britannique nous a parlé de la disparition de la période d'attente. C'est l'expression qu'il a utilisée. Il a dit que la période d'attente de 14 jours nuit aux expéditeurs qui ont besoin d'agir rapidement sur un marché où tout va vite. Auriez-vous un commentaire là-dessus.

Certains ont dit que la plupart des conventions d'achat sont signées bien avant la date où on a effectivement besoin du navire. Quelle est votre expérience à cet égard?

**M. Gralewicz:** J'ai passé dans l'industrie plus d'années que je ne voudrais l'avouer. À ma connaissance, il y a peut-être eu un cas en 40 ans où quelqu'un a eu de la difficulté à obtenir un navire à temps. Il nous faut un préavis; l'armateur canadien a besoin d'un préavis.

Si vous voulez un taxi tout de suite, pour rentrer chez vous, je suis sûr que vous n'en trouverez pas un qui vous attend. Vous devrez appeler quelqu'un et, s'il y en a un de disponible, on vous l'enverra. C'est la même chose ici. Vous savez quel fret vous allez avoir; vous savez ce que vous vendez. Vous ne l'avez pas vendu aujourd'hui pour livraison demain. C'est une fausseté. C'est essayer de me faire croire au Père Noël et aux

[Text]

Santa Claus and the tooth fairy. That is not so. You have to put them in place.

Given the opportunity, our ship owners will do that. If there is a specialized ship, I am the first one to say that we have none. No Canadian ship owner is going to build any. We understand their particular worry about this. Leave it aside. We are not talking about crew ships. We are not talking about the odd specialized ship. That is why we say that the minister should be the one to decide. If there is a specialized thing, go before the minister, present your case, tell him what is available.

**Senator Graham:** Are you aware of any abuses in the waiver system?

**Mr. Gralewicz:** Yes, I mentioned before that Irving Oil, back in 1989, needed three tankers. Of course, they were his own tankers registered in Bermuda. He applied for approval on November 21, 1989, and he got the approval on November 23, 1989. It took him two days to get it.

I have talked to every one of our tanker fleets. Nobody was apprised of this. They were not asked if they had any available. Irving said, "I have this oil coming in here, and I just so happen to have three ships here that I need, and they happen to be mine under the Bermudan flag, and I am going to use them." I do not know who investigated, but I would certainly like to find out. That is short notice.

If that were in the lakes, our guys could not have given it to you in two days. It would have taken three days to get there.

**Senator Perrault:** They were virtually sitting right there in the harbour, just coincidentally.

**Mr. Gralewicz:** Isn't that something? Funny guy. Of course, we know K.C., he is a funny fellow. He is a multi-billionaire because he is stupid, right?

**Senator Graham:** There are many factors which contribute to a 50 per cent unemployment rate in your membership?

**Mr. Gralewicz:** Exactly, sir.

**Senator Graham:** What are those factors? We can imagine them, but I would like you to list them.

**Mr. Gralewicz:** Ship owners will not build new tonnage. They have not built one in seven years. They are afraid that with the reflagging and with the foreign operators being able to come in here, they will not be able to compete. They are worried.

The bulk cargo of grain has shifted from the east, going west by rail. The marketplace is not there for them. Other countries have the 40/40/20 concept. If I want something from you, I will take 40 per cent of the cargo, you take 40 per cent, and the other guy can go and compete for the other 20 per cent. That works well. Everybody gets a piece of the action;

[Traduction]

contes de fées. Ce n'est pas comme cela. Il faut les mettre en place.

Si on leur donne la chance, nos armateurs le feront. Et je suis le premier à dire que nous n'avons pas de navire spécialisé. Pas un armateur canadien ne va en construire. Nous comprenons leur préoccupation particulière à ce sujet. Laissons cela de côté. Nous ne parlons pas de navires à équipage. Nous ne parlons pas du navire spécialisé occasionnel. C'est pour quoi nous disons que c'est au ministre de décider. S'il y a une chose spécialisée, adressez-vous au ministre, présentez votre cas, dites-lui ce qui est disponible.

**Le sénateur Graham:** À votre connaissance, le système des dispenses prête-t-il à abus?

**M. Gralewicz:** Oui, j'ai mentionné déjà qu'Irving Oil, en 1989, a eu besoin de trois navires-citernes. Naturellement, il s'agissait de ses propres navires immatriculés aux Bermudes. Il a demandé l'approbation le 21 novembre 1989, et l'a obtenue le 23 novembre 1989. Il lui a fallu deux jours pour l'avoir.

J'ai parlé à chacune de nos flottes de navires-citernes. Personne n'était au courant. On ne leur a pas demandé s'ils en avaient de disponibles. Irving a dit: «J'ai ce pétrole qui s'en vient, et il se trouve que j'ai ici trois navires dont j'ai besoin, et qu'ils m'appartiennent sous pavillon bermudien, et je vais les utiliser.» Je ne sais pas qui a fait enquête, mais j'aimerais bien le savoir. C'est un court préavis.

Si c'était dans les lacs, nos gars n'auraient pas pu vous le livrer en deux jours. Il aurait fallu trois jours pour être là.

**Le sénateur Perrault:** Ils étaient pour ainsi dire là, dans le port, par pure coïncidence.

**M. Gralewicz:** C'est quelque chose, hein? Drôle de type. Bien sûr, nous connaissons K.C., c'est un drôle de type. S'il est multimilliardaire, c'est qu'il est stupide, n'est-ce pas?

**Le sénateur Graham:** Il y a de nombreux facteurs qui contribuent à un taux de chômage de 50 p. 100 chez vos membres?

**M. Gralewicz:** Exactement, monsieur.

**Le sénateur Graham:** Quels sont ces facteurs? Nous pouvons les imaginer, mais j'aimerais que vous les énumériez.

**M. Gralewicz:** Les armateurs n'augmentent pas leur tonnage. Ils n'ont rien construit en sept ans. Ils craignent que le changement de pavillon et la capacité pour les exploitants étrangers de s'amener chez nous ne leur enlève de leur compétitivité. Ils sont inquiets.

Le fret en vrac de céréales ne passe plus par l'Est, allant plutôt vers l'Ouest par train. Ils n'ont plus de marché. D'autres pays ont le concept 40/40/20. Si je veux quelque chose de vous, je prends 40 p. 100 du fret, vous en prenez 40 p. 100, et l'autre type peut aller faire concurrence pour les 20 p. 100 qui restent. Cela marche bien. Chacun à sa part du



[Text]

everybody is working. In our particular situation, we cannot do it. The Americans have the Jones Act. They have subsidized a deep sea fleet. When it came time for the Gulf war, they had everything in place.

Without that, they know, just as we know, that you cannot move man and machinery by plane. There are not enough planes and you cannot put heavy machinery on the planes. In a case of emergency, I can see the ship owner wanting to take a particular ship with very little notice, but the rest of the time he should give the lead time to our shippers to do that.

If we are going to allow the fleet to die without any kind of a safety net, that is one thing. But if we want to keep the industry alive and keep those thousands upon thousands of jobs and families together, then we are going to say, "Hey, you can't just go ahead and rape that industry. You can't just go ahead and take the ship that you maneuvered into position. You are going to have to give the guy a lead time." That will certainly discourage the ones that are abusing the system.

**Senator Graham:** Mr. Gralewicz, who is going to benefit most from this legislation, Bill C-33?

**Mr. Gralewicz:** Unless it is changed, the shipper. He will get cheap foreign crews to do the hauling.

**Senator Graham:** The shipper in Canada and the foreign countries that own the vessel?

**Mr. Gralewicz:** I guess. It will not be the Canadian sailor. It will not be the Canadian shipbuilder.

**Senator Graham:** Or Canadians who own ships here and have them reflagged in other countries?

**Mr. Gralewicz:** Of course. They have been doing it now to the tune of some dozen in the last five years. Mr. Gardiner was telling you about self-unloaders. When he was with the other company, they built three deep sea lake type vessels for the lakes operation. Since then, they reflagged them.

Some of the big newest self-unloaders have reflagged. On the east coast we have had a problem with the Honourable Paul Martin. That was reflagged, tried to come back in and do the same run with a different crew.

**Senator Perrault:** Foreign crew?

**Mr. Gralewicz:** Of course.

**Senator Perrault:** Are they unionized?

**Mr. Gralewicz:** They all have ITF agreements. I think it gives them almost \$500 a month. By the way, before we could

[Traduction]

gâteau; tout le monde travaille. Dans notre cas particulier, c'est impossible. Les Américains ont leur Loi Jones. Ils ont subventionné une flotte de haute mer. Lorsqu'est venu le temps de la guerre du Golfe, tout était en place.

Sans cela, ils savent, tout comme nous, qu'il est impossible de transporter hommes et machines par avion. Il n'y a pas assez d'avions, et les avions ne peuvent pas transporter de machines lourdes. En cas d'urgence, le propriétaire du navire pourrait, j'imagine, vouloir prendre un navire particulier sans grand préavis, mais le reste du temps il devrait donner un préavis à nos expéditeurs pour cela.

Si nous voulons laisser mourir la flotte sans le moindre filet de sécurité, c'est une chose. Mais si nous voulons faire vivre l'industrie et garder ensemble ces milliers et milliers de familles et d'emplois, nous allons devoir dire: «Holà! Vous ne pouvez pas continuer à violer cette industrie. Vous ne pouvez pas aller de l'avant et prendre le navire que vous avez manoeuvré en place. Vous allez devoir donner un préavis au gars.» Cela va certainement décourager ceux qui abusent du système.

**Le sénateur Graham:** Monsieur Gralewicz, qui profitera le plus de cette mesure législative, du projet de loi C-33?

**M. Gralewicz:** À moins qu'il ne soit modifiée, l'expéditeur. Il trouvera des équipages étrangers bon marché pour le transport.

**Le sénateur Graham:** L'expéditeur au Canada et à l'étranger qui est propriétaire du navire?

**M. Gralewicz:** Je suppose. Ce ne sera pas le marin canadien. Ce ne sera pas le constructeur canadien.

**Le sénateur Graham:** Ni les Canadiens qui sont propriétaires des navires ici et les font immatriculer de nouveau à l'étranger?

**M. Gralewicz:** Bien sûr. C'est ce qu'ils font, au rythme d'une douzaine environ depuis cinq ans. M. Gardiner vous a parlé des navires à auto-déchargement. Lorsqu'il était avec l'autre société, ils ont construit trois laquiers de haute mer pour le service des lacs. Depuis, ils les ont immatriculés ailleurs.

Certains des plus récents gros navires à auto-déchargement ont changé de drapeau. Dans l'Est, nous avons eu un problème avec l'Honorable-Paul-Martin. Il a changé de drapeau et a voulu revenir et faire le même voyage avec un équipage différent.

**Le sénateur Perrault:** Étranger?

**M. Gralewicz:** Naturellement.

**Le sénateur Perrault:** Sont-ils syndiqués?

**M. Gralewicz:** Ils ont tous des conventions de la FIOT. Je pense que cela leur donne presque 500 \$ par mois. Au fait,

[Text]

stop the Honourable Paul Martin, which was renamed, from trading on the east coast, we had to take legal proceedings.

**Senator Graham:** Is there any consultation between the SIU and Transport Canada when it comes to developing new legislation that is going to have such a direct affect on your people?

**Mr. Gralewicz:** None whatsoever.

**Senator Graham:** Bill C-33 and its predecessors have been around a long time. Have you ever made any direct representations to the government with respect to your concerns?

**Mr. Gralewicz:** We did file a brief the last time. We have been involved with some hearings, and I was on a committee. Also, during the Darling report, we put in our brief and comments at that time. So, we have been involved.

**Senator Graham:** Of all of the important changes or proposals that have been mentioned, how would you rank the 14-day waiver period on a Christmas list of priorities?

**Mr. Gralewicz:** Right on top with Santa and the tooth fairy.

**The Chairman:** Senator Forrestall.

**Senator Forrestall:** Because I am proud of it, I will declare my conflict of interest. I am one of two or three honorary life members of the SIU of Canada.

**The Chairman:** I didn't know that.

**Mr. Gralewicz:** That is right. There is another one over there.

**Senator Forrestall:** I remember, Mr. Chairman, making an observation that the president referred to, and it is fact. I did it in another chamber at a meeting somewhat similar to this. I turned to somebody and said, "Has it occurred to you that this is a union, notwithstanding the horrible reputation that the seafarers had, that has had no trouble?" This was eight or ten years ago. There had not been any trouble for 14 years up until then. There has been no withdrawal of services except for safety reasons or blatant abuse of existing contract. I commend you for that. It is of interest to me in supporting some of the things that we are trying to get at here.

The SIU is one of the few unions, if not the only one that I have ever heard of, that has offered users five and ten year no-withdrawal of service contract, save safety matters. You and the union are to be commended I am proud to be indirectly associated.

[Traduction]

avant de pouvoir arrêter l'Honorable-Paul-Martin, qui a changé de nom, de faire du cabotage sur le littoral est, nous avons dû tenter des poursuites judiciaires.

**Le sénateur Graham:** Y a-t-il des consultations entre le SIM et Transports Canada lorsque vient le temps d'élaborer une nouvelle mesure législative qui risque d'avoir un effet aussi direct sur vos gens?

**M. Gralewicz:** Pas la moindre.

**Le sénateur Graham:** Le projet de loi C-33 et ses prédécesseurs sont là depuis longtemps. Avez-vous déjà présenté des instances directes au gouvernement au sujet de vos préoccupations?

**M. Gralewicz:** Nous avons envoyé un mémoire la dernière fois. Nous avons participé à certaines audiences, et j'ai fait partie d'un comité. De même, à l'occasion du rapport Darling, nous avons présenté notre mémoire et nos commentaires à l'époque. Oui, nous avons participé.

**Le sénateur Graham:** Parmi tous les changements ou propositions d'importance qui ont été mentionnés, où classeriez-vous la période de dispense de 14 jours sur votre liste de priorités pour Noël?

**M. Gralewicz:** Tout en haut, avec le Père Noël et la Fée des neiges.

**Le président:** Le sénateur Forrestall.

**Le sénateur Forrestall:** Parce que j'en suis fier, je déclare mon conflit d'intérêts. Je suis un des deux ou trois membres à vie honoraires du SIM du Canada.

**Le président:** Je ne savais pas cela.

**M. Gralewicz:** C'est juste. Il y en a un autre là-bas.

**Le sénateur Forrestall:** Je me rappelle, monsieur le président, avoir fait une observation que le président a évoquée, et c'est la réalité. Je l'ai faite dans une autre enceinte à une réunion semblable à celle-ci. Je me suis tourné vers quelqu'un pour lui dire: «Vous est-il venu à l'esprit qu'il s'agit là d'un syndicat, malgré l'horrible réputation des marins, qui n'a pas eu de trouble?» Il y a huit ou dix ans de cela. Il y avait alors 14 ans qu'il n'y avait pas de trouble. Il n'y a pas eu de retrait de services, sauf pour des raisons de sécurité, ou des violations flagrantes d'un contrat existant. Je vous en félicite. Cela m'intéresse, moi qui appuie certaines des choses que nous essayons de tirer au clair ici.

Le SIM est l'un des rares syndicats, sinon le seul dont j'aie jamais entendu parler, qui a offert aux utilisateurs un contrat de cinq et de dix ans sans possibilité de retrait de services, sauf pour des questions de sécurité. Le syndicat et vous avez droit à des félicitations et je suis fier d'être indirectement associé à vous.



[Text]

I would suggest to the president that we in Atlantic did contribute a vessel to the Gulf war and a crew.

**Mr. Gralewicz:** A correction. I said Canadian flag.

**Senator Forrestall:** It was a Canadian flag.

**Mr. Gralewicz:** I do not think so. If so, it is not registered. You had better get the record straight because I am going to send it to you, senator.

**Senator Forrestall:** It had a Canadian crew.

**Mr. Gralewicz:** Canadian crew is right, but not a Canadian flag.

**Senator Forrestall:** You may be right. I am half right and you are half right.

**Mr. Gralewicz:** All right, we will break off for that, brother.

**Senator Forrestall:** Senator Graham has dealt with the 14-day issue. Either myself or someone else will move an amendment of having the effect to reinstall section 6 of the old act that dealt with this 14-day waiting period.

Another aspect will have to do with the development of a registry of shipping that provides a transparency, which is another amendment I will move. Everybody will now, when an application is made, be on a list or registry when a request for a waiver checked. It will be a way of monitoring. Have you given any thought to such a registry? Might it be of any value to you?

**Mr. Gralewicz:** Yes. I would ask Mr. Nuss to answer this question.

**Mr. Joseph Nuss, Counsel, Seafarers' International Union of Canada:** As set out in the brief which was submitted by the Seafarers' International Union of Canada, it is one of the recommendations. With a registry everybody will know what ships are available. There could be easy consultation as to how those ships are employed. When a request is made, it would be incumbent on the person making the request to have stated that he consulted the registry and he could not find a ship available and was there anything which was perhaps not in the registry which the agency could then examine to say, "Well, it might not be apparent on the registry, but last week there was a cancellation of a contract. The ship that you thought was not available would be available in 14 or 15 days."

The registry becomes an important element. Publicity is an important element. If it is part of the public policy of the country that the coasting trade is reserved for Canadian ships and employment opportunities are to be made available to Canadians, then there should be publicity any time there is a divergence from that principle. There is a divergence when there is

[Traduction]

Je dirais au président que nous, dans l'Atlantique, avons envoyé un navire à la guerre du Golfe, avec un équipage.

**M. Gralewicz:** Correction. J'ai dit pavillon canadien.

**Le sénateur Forrestall:** C'était un pavillon canadien.

**M. Gralewicz:** Je pensais que non. Si oui, il n'est pas immatriculé. Vous feriez mieux de rectifier les choses, parce que je vais vous l'envoyer, sénateur.

**Le sénateur Forrestall:** Il avait un équipage canadien.

**M. Gralewicz:** Un équipage canadien, oui, mais pas un pavillon canadien.

**Le sénateur Forrestall:** Vous avez peut-être raison. J'ai à moitié raison et vous avez à moitié raison.

**M. Gralewicz:** Très bien, contentons-nous de cela, mon frère.

**Le sénateur Forrestall:** Le sénateur Graham a parlé de la question des 14 jours. Je proposerai ou quelqu'un d'autre proposera un amendement ayant pour effet de rétablir l'article 6 de l'ancienne loi, qui traitait de la période d'attente de 14 jours.

Un autre aspect concernera la création d'un registre d'immatriculation des navires qui garantira la transparence, et cela fera l'objet d'un autre amendement que je proposerai. Désormais, au moment de la présentation d'une demande, tout le monde figurera sur une liste ou dans un registre lorsqu'une demande de dispense sera vérifiée. Ce sera une façon de surveiller. Avez-vous déjà songé à ce genre de registre? Aurait-il quelque valeur pour vous?

**M. Gralewicz:** Oui. Je demanderais à M. Nuss de répondre à cette question.

**M. Joseph Nuss, conseiller, Syndicat international des marins canadiens:** C'est une des recommandations du mémoire présenté par le Syndicat international des marins canadiens. Avec un registre, tout le monde saura quels sont les navires disponibles. Cela pourrait faciliter la consultation sur la façon dont ces navires sont employés. L'auteur de la demande devrait déclarer qu'il a consulté le registre et n'a pas trouvé de navire disponible. S'il y avait un navire peut-être non inscrit au registre, l'Office pourrait alors dire: «Ma foi, ce n'est peut-être pas apparent au registre, mais la semaine dernière il y a eu une résiliation de contrat. Le navire qui vous paraissait non disponible serait disponible dans 14 ou 15 jours.»

Le registre devient un élément important. La publicité est un élément important. Si la politique d'intérêt public du pays prévoit que le cabotage est réservé aux navires canadiens et qu'il faut donner des occasions d'emploi aux Canadiens, il devrait y avoir une publicité chaque fois qu'on déroge à ce principe. On y déroge lorsqu'on donne une licence, et le

## [Text]

a licence given, and the public should know about it. They should know about it beforehand and even afterwards there should be publication made saying that we granted a licence to such and such a ship to operate for a certain period of time.

Tied into the question of publicity comes the question of the 14-day waiver and the encouragement given to an industry if it knows exactly what is being sought by the person requesting a waiver.

We have the Lasmo operation off Nova Scotia. In the Lasmo operation, the permits are being given for a one-year period. Take the one that was granted in December of 1991 for the Rowen Gorilla No. 3. That is a very big piece of equipment. Looking at the information from the National Transportation Agency, you see the request was made on December 10, 1991 and approved on December 23, 1991. Going into the material, you can see that it is for a 12-month period commencing on January 1, 1991. Everybody knew there that there was going to be an operation going on. There was no difficulty in making the application beforehand.

What it does not state on the bare facts is that that is not a one-year operation. That is going to be a five-year operation. When you go to the material, you will see in the very first paragraph that it is indicated that the rig is due to arrive in Halifax during mid-November 1990, and is contracted to Lasmo commencing January 1, 1991 for a period of five years.

If licences are given on a one-year basis, then with respect to a Canadian operator he is not going to look into either refitting his equipment or building new equipment on a one-year basis. But if he knew that you are talking about five years, you might have another attitude. I am not saying that that would apply to the Rowen Gorilla, because that is an immense piece of equipment.

But the same thing applies with respect to the vessels in Nova Scotia which are servicing oil. Connected to the exploration of the Lasmo field is a vessel called the Nordic Apollo. That is a storage vessel which holds one million barrels of oil as it is pumped out of the oil field. It is attached to a facility in the Canadian territorial waters. It got a permit for a one-year period until December 31, 1992. However, we know that the operation is for five years and that they are going to apply for another permit at the end of this year.

**Senator Perrault:** That is Norwegian, is it not?

**Mr. Nuss:** That is an Iberian flagged vessel. That is what I was informed by the operators in Halifax during the course of a hearing that occurred a couple of weeks ago.

The point is that that type of vessel might not have been of a capacity of one million barrels, but perhaps this is a situation where a Canadian operator would have said, "Even if it is for

## [Traduction]

public devrait être au courant. Il devrait être au courant avant, et même après on devrait annoncer qu'une licence a été accordée à tel ou tel navire pour une certaine période.

La question de la publicité est liée à la question de la dispense de 14 jours et à l'encouragement donné à une industrie si elle sait exactement ce que recherche la personne demandant la dispense.

Nous avons l'opération Lasmo au large de Nouvelle-Écosse. Dans cette opération, les permis sont donnés pour un an. Prenez celui qui a été accordé en décembre 1991 pour le *Rowen Gorilla* n° 3. C'est un très gros morceau d'équipement. Dans la documentation de l'Office national des transports, vous verrez que la demande a été présentée le 10 décembre 1991 et approuvée le 23 décembre 1991. Si vous y regardez d'un peu plus près, vous verrez qu'elle concerne une période de 12 mois commençant le 1<sup>er</sup> janvier 1991. Tout le monde savait qu'il allait y avoir une opération. La demande a pu être faite d'avance sans la moindre difficulté.

Ce qu'on ne voit pas, c'est qu'il ne s'agira pas d'une opération d'un an. L'opération durera cinq ans. Si vous lisez bien, vous verrez, dès le premier paragraphe, que l'installation de forage doit arriver à Halifax à la mi-novembre 1990, et qu'elle est donnée à contrat à Lasmo à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1991 pour une période de cinq ans.

Si les licences sont accordées pour un an, alors, l'exploitant canadien ne va pas étudier la possibilité de faire le radoub de son matériel ou d'en construire un nouveau pour un an. Mais s'il savait que vous parlez d'environ cinq ans, vous auriez peut-être une autre attitude. Je ne dis pas que cela s'appliquerait au *Rowen Gorilla*, parce que c'est un matériel immense.

C'est la même chose pour les navires qui travaillent dans le pétrole en Nouvelle-Écosse. Il y a un navire, relié à l'exploration du gisement Lasmo, qui s'appelle le *Nordic Apollo*. C'est un navire-entrepôt capable de contenir un million de barils de pétrole pompé du gisement pétrolifère. Il est relié à une installation dans les eaux territoriales canadiennes. Il a obtenu un permis pour une période d'un an, jusqu'au 31 décembre 1992. Cependant, nous savons que l'opération est pour cinq ans et qu'un autre permis sera demandé à la fin de l'année.

**Le sénateur Perrault:** Il est norvégien, n'est-ce pas?

**M. Nuss:** C'est un navire battant pavillon libérien. C'est ce que m'ont dit les exploitants à Halifax au cours d'une audience il y a quelques semaines.

Le fait est que ce genre de navire aurait pu ne pas avoir une capacité d'un million de barils, mais c'est peut-être un cas où un exploitant canadien aurait dit: «Même si c'est pour un con-



[Text]

a five-year contract, we do not have the facility to have a one million barrel ship available and we're not going to build one."

But he should have the opportunity to know the full facts in the situation. That might be an example of how publicity is important so you can have a knowledgeable answer to the question of whether or not Canadian ships are available. Intimately tied into that is the lead time.

**Senator Forrestall:** Could you expand a bit on the *Nordic Apollo* and deal with the *Challenger*? I assume it is a technical clause. Where is it registered?

**Mr. Nuss:** The *Challenger* is the ship that will transport the oil from the pumping station after it has been on this reserve vessel, the *Nordic Apollo*, to the refinery.

I have no firsthand knowledge where that refinery is. We know that the oil is pumped out of Canadian waters. We know that it is stored on the *Nordic Apollo*, which is under Canadian jurisdiction. We know that it has received a one-month licence, for the month of June 1992, to transport oil in the coasting trade. Where it is going now, I do not know. Is it going to Dartmouth?

**Senator Buchanan:** No.

**Mr. Nuss:** It is not going to Dartmouth? Will it eventually go to Portland to have the oil pumped into Montreal?

**Senator Buchanan:** We understand that is what is happening.

**Mr. Nuss:** If it is going to Portland, here is a vessel that is transporting Canadian oil—

**Senator Perrault:** Liberian registered.

**Mr. Nuss:** This one is Norwegian registered. The vessel that transports the oil to refinery is Norwegian registered. It has a crew, I am informed, made up of Norwegians. We are told that this is a coasting operation. If it is, then it should have a licence. But, we go to the next step: Is there not a Canadian ship available to transport oil being pumped off Sable Island to Portland or anywhere else?

**Senator Buchanan:** I want to correct something. As of last night, I have known that the oil was not going to either of the refineries in Dartmouth, and there is a technical reason for that. I found out that the oil will be pumped from the Panuke-Cohasset fields into the storage tanker and then transferred to the *Challenger* and transported to Portland and through the pipeline to Montreal. However, I am also told that there will be times when that oil will be shipped by the *Challenger* directly up the St. Lawrence to Montreal, as it was about four years ago with the first load taken from Panuke.

**Mr. Nuss:** I do not understand how that ship is operating because it would seem to me that it is in the coasting trade,

[Traduction]

trat de cinq ans, nous n'avons pas l'installation nécessaire pour offrir un navire d'un million de barils, et nous n'allons pas en construire.»

Mais il devrait avoir l'occasion de connaître tous les faits de la situation. Cela pourrait illustrer toute l'importance de la publicité pour avoir une réponse éclairée à la question de savoir s'il y a ou non des navires canadiens disponibles. Le préavis est intimement lié à cela.

**Le sénateur Forrestall:** Pourriez-vous nous en dire un peu plus long sur le *Nordic Apollo* et parler du *Challenger*? Je suppose que c'est une disposition technique. Où est-il immatriculé?

**M. Nuss:** Le *Challenger* est le navire qui transportera le pétrole à partir de la station de pompage après que ce navire de réserve, le *Nordic Apollo*, l'aura apporté à la raffinerie.

Je ne sais pas de première main où est cette raffinerie. Nous savons que le pétrole est pompé des eaux canadiennes. Nous savons qu'il est stocké à bord du *Nordic Apollo*, qui est du ressort du Canada. Nous savons qu'il a reçu une licence d'un mois, pour le mois de juin 1992, pour le transport de pétrole en cabotage. J'ignore où il va maintenant. Va-t-il à Dartmouth?

**Le sénateur Buchanan:** Non.

**M. Nuss:** Il ne va pas à Dartmouth? Finira-t-il par aller à Portland pour être pompé vers Montréal?

**Le sénateur Buchanan:** Nous croyons savoir que c'est cela.

**M. Nuss:** S'il va à Portland, vous avez là un navire qui transporte du pétrole canadien. . .

**Le sénateur Perrault:** Immatriculé au Libéria.

**M. Nuss:** Celui-ci est immatriculé en Norvège. Le navire qui transporte le pétrole à la raffinerie est immatriculé en Norvège. Il a un équipage, me dit-on, formé de Norvégiens. On nous dit que c'est une opération de cabotage. Si c'est le cas, il devrait avoir une licence. Mais passons à l'étape suivante: N'y a-t-il pas un navire canadien disponible pour transporter le pétrole pompé à l'île de Sable jusqu'à Portland ou ailleurs?

**Le sénateur Buchanan:** Je voudrais apporter une correction. En date d'hier soir, le pétrole n'allait à aucune des raffineries de Dartmouth, et il y a une raison technique pour cela. J'ai découvert que le pétrole sera pompé des gisements Panuke-Cohasset dans le navire-entrepôt, puis transféré dans le *Challenger*, puis transporté à Portland, et enfin par pipeline à Montréal. Cependant, on me dit qu'il y a des fois où ce pétrole est expédié par le *Challenger* directement par le Saint-Laurent jusqu'à Montréal, comme il y a quatre ans avec le premier chargement pris à Panuke.

**M. Nuss:** Je ne comprends pas comment ce navire fonctionne, car il me semble qu'il fait du cabotage, ce qui devrait

[Text]

and that should be done by a Canadian ship. So the first question is this: Is there a suitable Canadian ship, and that goes to the question that Senator Graham asked. It might not be exactly the same length as this particular ship, but should not the Canadian shipping industry have a chance to respond? That is an instance where there would be no difficulty at all in respecting a notice of even 30 days, because this has been an operation for a long time.

**Senator Buchanan:** I was in another office at that time, and we were very concerned about these two vessels and whether Canadians vessels could fill the bill and whether Canadian vessels could be constructed. We found that was absolutely a no-go.

As I understand it now, there was a detailed search at the time to find out if there was a Canadian-registered vessel, either the storage vessel or the shuttle vessel, and the answer we got was no.

**Mr. Nuss:** In that search, were the Canadian operators told they would have a five-year contract if they bring in a vessel and put it under Canadian registry?

**Senator Buchanan:** I do not know.

**Mr. Nuss:** Because if you are talking about a permit for a period of six months or a year—or in this case, they asked for a one-month permit for the Monday of June 1992.

**Senator Buchanan:** It was well known at the time that the Panuke-Cohasset fields had a life span—there are more fields coming on stream out there—of seven years, pumping about six months of the year.

**Mr. Nuss:** With respect to those two fields, there is more to it than just those bare facts. When the application for employment is made to this particular company, Nordic Canadian Shipping Limited, when a person went in and said, "I would like to work on that ship," they had to fill out a questionnaire containing questions such as, "Are you a member of good standing in an association, guild or union? If so, state which." In Canadian practice, when a person is seeking a job, to ask that type of question is much the same as asking if you belong to a political party and which political party or what religion your is. It is a clear signal that sure, I belong to a union. It is the Canadian Merchant Service Guild or the SIU. The answer would be, "Do not call us; we will call you." Has that got something to do with it? I leave that with you. I have the application form here.

**Senator Forrestall:** Should there be a provision in the act to appeal a decision made by the NTA with respect to the issuance of a waiver? Do you feel that you have sufficient author-

[Traduction]

être réservé à un navire canadien. La première question est donc la suivante: Y a-t-il un navire canadien approprié, et cela rejoint la question du sénateur Graham. Il n'aurait peut-être pas exactement la même longueur que ce navire particulier, mais l'industrie canadienne de la navigation ne devrait-elle pas avoir la chance de répondre? Voilà un cas où on n'aurait pas la moindre difficulté à respecter un avis de même 30 jours, car cela marche depuis longtemps.

**Le sénateur Buchanan:** J'occupais une autre fonction à l'époque, et nous étions très préoccupés au sujet de ces deux navires et par la question de savoir si les navires canadiens pourraient faire l'affaire et s'il serait possible d'en construire. Nous avons conclu qu'il n'en était absolument pas question.

De la façon dont je vois les choses aujourd'hui, on a fait une recherche poussée à l'époque pour voir s'il y avait un navire immatriculé au Canada—soit le navire-entrepôt, soit le navire-navette—et la réponse reçue a été non.

**M. Nuss:** Dans cette recherche, a-t-on dit aux exploitants canadiens qu'il y aurait un contrat de cinq ans s'ils avaient un navire immatriculé au Canada?

**Le sénateur Buchanan:** Je l'ignore.

**M. Nuss:** Parce que si vous parlez d'un permis de six mois ou d'un an—ou dans ce cas, ils ont demandé un permis d'un mois pour le lundi de juin 1992.

**Le sénateur Buchanan:** Il était bien connu à l'époque que les gisements Panuke-Cohasset avaient une durée de vie—il y a d'autres gisements qui entrent en exploitation là-bas—de sept ans, moyennant pompage pour environ six mois de l'année.

**M. Nuss:** Pour ce qui est de ces deux gisements, il y a autre chose à ajouter à ces faits fondamentaux. Lorsqu'on fait une demande d'emploi à cette société particulière, la Nordic Canadian Shipping Limited, en disant: «J'aimerais travailler sur ce navire», on se fait dire de remplir un questionnaire contenant des questions comme: «Êtes-vous membre en règle d'une association, d'une guilde ou d'un syndicat? Si oui, précisez lequel.» Selon la pratique canadienne, poser ce genre de question à un demandeur d'emploi c'est un peu près comme demander au candidat s'il est membre d'un parti politique ou à quel parti politique ou à quelle religion il adhère. C'est un signal évident: «Bien sûr, je fais partie d'un syndicat. C'est la Guilde de la marine marchande du Canada, ou le SIM.» La réponse serait: «Ne nous appelez pas; nous vous appellerons.» Cela a-t-il quelque chose à voir? Je vous laisse y réfléchir. J'ai la formule de demande ici.

**Le sénateur Forrestall:** La loi devrait-elle renfermer une disposition prévoyant la possibilité d'en appeler d'une décision de l'ONT à l'égard de la délivrance d'une dispense? Esti-



[Text]

ity to cause a routine inquiry if you are not satisfied with a decision by the NTA?

**Mr. Nuss:** You must take into account the commercial realities. Any appeal would have to be a very fast one, unless there has been a blatant abuse amounting to denial of justice. If it is a judgment call, then it would have to be very quickly done. That is why we said the ultimate decision should be with the minister. The way the act is now written, with the words "must" and "shall", the agency is the determinative factor and the minister is a rubber stamp. If the agency says, "Give the permit," then the minister has no choice. What we have submitted is this: No, do it like you had it in the former act so the ministry gives the recommendation. At least there is another step where someone can go before the minister and say, "Hold on a second; the following irregularities have occurred, and you should think it over for a couple of days."

**Senator Forrestall:** And that minister is the Minister of National Revenue?

**Mr. Nuss:** I do not think it should be the Minister of National Revenue, because it is a transportation issue. In the former act, it was the Minister of National Revenue, but it is a transportation issue and should be the Minister of Transport.

**Senator Buchanan:** I want to mention that over a period of twelve-and-a-half years in my other position, for that period of time, Roman Gralewicz was always a welcome visitor to my office and to Nova Scotia. Over the years, I witnessed his energy, enthusiasm, forcefulness and dedication to Canadian seamen and primarily to Nova Scotian seamen, because that is where my interest was at that time.

I want to mention as well that at a time when we had some difficulties with foreigners involved in the offshore sector, he was very helpful. I am very happy to see him here today and to again listen to him and the kind of forceful presentation he has made. Through experience, I know that his interest is in Canadianization and Canadian seamen and, hopefully, particularly Nova Scotia seamen.

I want to mention honorary memberships. I am also an honorary member of the ILA. I was at a big banquet in Halifax one night. At a table, I looked around and saw many delegates wearing their rings. I looked, and I did not have my ring on. So I dashed to the pay phone and called my wife. She and my daughter searched around, found the ring and rushed it down by taxi. I put it on. By the time I got up to speak, I said, "I am a member of the ILA."

I have read your brief. I noted your concern about the 14-day notice period and your concern about the word "shall"

[Traduction]

mez-vous avoir suffisamment de pouvoir pour faire faire une enquête de routine si vous n'êtes pas satisfaits d'une décision de l'ONT?

**M. Nuss:** Il faut tenir compte des réalités commerciales. L'appel devrait être très rapide, à moins d'abus flagrant équivalant à un déni de justice. Si c'est une question de jugement, alors il faut agir très rapidement. C'est pourquoi nous avons dit que la décision ultime devrait appartenir au ministre. Selon la formulation actuelle de la loi, l'Office est le facteur déterminant et l'approbation du ministre est automatique. Si l'Office dit: «Donnez le permis», le ministre n'a pas le choix. Nous avons fait valoir ceci: Non, faisons les choses comme dans l'ancienne loi, de telle manière que le ministère formule la recommandation. Au moins, il y a une autre étape où quelqu'un peut s'adresser au ministre et dire: «Un instant; nous avons noté les irrégularités suivantes, et vous devriez y réfléchir un jour ou deux.»

**Le sénateur Forrestall:** Et ce ne ministre est le ministre du Revenu national?

**M. Nuss:** Selon moi, ce devrait pas être le ministre du Revenu national, car il s'agit d'une question de transport. Dans l'ancienne loi, c'était le ministre du Revenu national, mais c'est une question de transport et ce devrait être le ministre des Transports.

**Le sénateur Buchanan:** Je tiens à mentionner que pendant les douze ans et demi que j'ai occupé mon autre fonction, pendant tout ce temps, Roman Gralewicz a toujours été bienvenu dans mon bureau et en Nouvelle-Écosse. Au fil des ans, j'ai été témoin de son énergie, de son enthousiasme, de sa conviction et de son dévouement envers les marins canadiens et surtout les marins de la Nouvelle-Écosse, car c'est ce qui m'intéressait le plus à l'époque.

Je tiens à mentionner également que, lorsque nous avons eu des problèmes avec des étrangers dans le secteur extracôtier, il a été très utile. Je suis très heureux de le voir ici aujourd'hui et de l'écouter encore fois tenir le genre de propos énergiques qu'il a tenus. Par expérience, je sais que son intérêt est pour la canadianisation et pour les marins canadiens et, je l'espère, les marins de la Nouvelle-Écosse en particulier.

Je tiens à mentionner que je suis également membre honoraire de l'AID. J'assistais un soir à un grand banquet à Halifax. À une table, j'ai aperçu de nombreux délégués portant leur bague. Je me suis alors rendu compte que je n'avais pas la mienne. Je me suis donc précipité au téléphone payant pour appeler ma femme. Avec ma fille, elle a fouillé dans mes affaires, pour trouver la bague, qu'elle m'a fait envoyer par taxi. Je l'ai mise. Et lorsque je me suis levé pour parler, j'ai dit: «Je suis membre de l'AID.»

J'ai lu votre mémoire. J'ai noté votre inquiétude au sujet du préavis de 14 jours et votre inquiétude de voir l'obligation

[Text]

being taken out and "may" replacing it. Are those two amendments that would be helpful to you?

**Mr. Gralewicz:** Two of the main ones, yes.

**Senator Graham:** Would you like to move them now?

**Senator Buchanan:** No, you should move things like that.

My understanding, as of a week Saturday past, is that 80 per cent of the people now working offshore in Nova Scotia on the Panuke-Cohasset field on the rigs and the supply vessels and the two tankers are Canadian seamen. Do you know if that is correct or not?

**Mr. Gralewicz:** First of all, I do not agree with the numbers, but can any other industry in Canada do the same thing? Can the telephone workers say, "80 per cent will be Canadians; 20 per cent will be foreigners"? Can the construction industry say, "We will hire 20 per cent coolies for \$1 an hour and 80 per cent for \$20 an hour"? I do not think that is acceptable.

Many foreign officers are being hired. Since we have been making a rumble, I know that they have been hiring Canadians to replace some of the Norwegians. To what extent, I do not know. I do not think it is 80 per cent.

I agree that any company that comes in here and works in Canada for any length of time—maybe not a month or two—if it has a one-year contract, then it should fall under our laws and under our safety standards and wages.

Let us do what the rest of the world is doing; when you play in someone's backyard, you play by their rules. We know that to be a fact in the shipping industry. You do not go to Germany, England or Australia and run around there and start making problems with your ship because they will throw you out. You take your goods over, load other goods, and get out of there.

Canada has a uniqueness about it. We have the longest inland waterway in the world. We do not use it to our advantage because of dollars and cents. That is what it comes down to. If it means a penny more this way, will you take it, or be Canadianized this way?

**Senator Perrault:** I wanted to raise the matter of the power of the minister. This is the only organization to raise that point. It may be valid. Obviously you have serious concern about the ability of the minister to exercise the degree of discretion that comes to these applications.

**Mr. Gralewicz:** I do not think it should be left in the hands of a bureaucrat. I think that half of our problems are caused, not by politicians or by the Senate, but by bureaucrats who do

[Traduction]

faire place à une possibilité. Sont-ce là deux amendements qui vous seraient utiles?

**M. Gralewicz:** Deux des principaux, oui.

**Le sénateur Graham:** Aimeriez-vous les proposer maintenant?

**Le sénateur Buchanan:** Non, c'est vous qui devez proposer ces choses-là.

Si je comprends bien, il y a eu une semaine samedi dernier, 80 p. 100 des travailleurs au large de la Nouvelle-Écosse dans le gisement Panuke-Cohasset sur les installations de forage et les navires d'approvisionnement et à bord des deux navires-citernes sont des marins canadiens. Savez-vous si c'est exact ou pas?

**M. Gralewicz:** Tout d'abord, je ne suis pas d'accord sur les nombres, mais y a-t-il une autre industrie au Canada qui peut en faire autant? Les travailleurs du téléphone peuvent-ils dire: «80 p. 100 seront des Canadiens; 20 p. 100 des étrangers»? L'industrie de la construction peut-elle dire: «Nous embaucherons 20 p. 100 de «coolies» pour 1 \$ l'heure et 80 p. 100 pour 20 \$ l'heure»? Je ne pense pas que cela soit acceptable.

De nombreux officiers étrangers sont embauchés. Depuis que nous faisons du bruit, je sais qu'ils embauchent des Canadiens pour remplacer certains des Norvégiens. Dans quelle mesure, je l'ignore. Je ne pense pas que ce soit 80 p. 100.

Je reconnais que toute entreprise qui s'amène travailler au Canada pour un certain temps—peut-être pas un mois ou deux—avec un contrat d'un an devrait tomber sous le coup de nos lois et de nos normes de sécurité et payer nos salaires.

Faisons donc ce que fait le reste du monde: lorsqu'on est chez le voisin, on respecte ses règlements. Nous savons que c'est un fait dans l'industrie de la navigation. On ne s'amène pas en Allemagne, en Angleterre ou en Australie en se mettant à créer des problèmes avec son navire: ce serait le meilleur moyen de se faire expulser. On y amène ses marchandises, on recharge, puis on s'en va.

Le Canada a quelque chose de particulier. Nous avons le plus long cours d'eau intérieur au monde. Nous ne l'utilisons pas à notre avantage, pour des questions de dollars et de cents. Telle est la réalité. Si cela coûte un cent de plus, allons-nous le prendre, ou allons-nous être canadianisé de cette façon?

**Le sénateur Perrault:** Je voulais soulever la question du pouvoir du ministre. Vous êtes le seul organisme à avoir soulevé ce point. Il est peut-être valable. Manifestement, vous avez de sérieuses réserves sur la capacité du ministre d'exercer le degré de discrétion correspondant à ces demandes.

**M. Gralewicz:** Je ne pense pas que cela doit être laissé entre les mains d'un bureaucrate. Je pense que la moitié de nos problèmes sont causés, non pas par nos dirigeants poli-



[Text]

things on their own, thinking they are doing the boss a favour. I do not know who dreamed up this 14-day thing. It was someone's nightmare.

**Senator Perrault:** Is there any way we could improve the function of office of the bureaucrat? Is there any way we could provide additional guarantees and safeguards?

**Mr. Gralewicz:** If we went back to Bill C-52, we would have no problems. All we have to do is step backward instead of forward. That gave us the safeguards we wanted. Unfortunately, it never passed.

**Mr. Nuss:** In Bill C-52 the Minister of National Revenue issued the licence and the agency recommended. Once you have a policy decision on a matter of this importance, which involves the maximum opportunity for Canadians to work and Canadian industry to operate, then exceptions should be carefully controlled. That is why this is not a new matter, because it always was a matter of the minister exercising discretion on the advice of the agency which had the technical facilities. The suggestion is that that is where it should remain because it really is a question of policy, and ultimately the government has to answer for it if it allows people to come into the country to operate in competition with Canadians.

**Senator Perrault:** Are you worried that there might be some arbitrary, unreasonable decision made by the agency?

**Mr. Gralewicz:** Yes, just like this morning when I was told that I was going to go on before John Fuchs. Somebody made a decision. It was not me and it was not John Fuchs. So I guess some bureaucrat here made the decision. I do not know who he is but you should take him to task.

**Senator Perrault:** It was out of deference to you to give you the last word.

**Mr. Gralewicz:** That is just it. I was not going to get the last word that way, was I? I am too old in the bush to be caught by the rabbit.

**Senator Perrault:** Yes, I think you are a survivor.

With regard to the costs of operating some of these foreign vessels, you said that if a worker puts in a good month on some of these foreign flag ships he might get \$500. That figure stuck with me. What would the wage differential be between a Canadian seaman and one of these chaps from the Third World?

**Mr. Gralewicz:** In a Third World country it is even worse than that. An Indian, for instance, gets \$175 a month Ameri-

[Traduction]

tiques ni par le Sénat, mais par les bureaucrates qui prennent des initiatives, en pensant rendre service au patron. J'ignore qui a imaginé ce truc de 14 jours. C'était un cauchemar.

**Le sénateur Perrault:** Y a-t-il une façon dont nous pourrions améliorer le fonctionnement de la charge du bureaucrate? Y a-t-il une façon dont nous pourrions fournir d'autres garanties et protections?

**M. Gralewicz:** Si nous revenions au projet de loi C-52, nous n'aurions pas de problèmes. Il suffit de faire un pas en arrière plutôt qu'en avant. Ce projet de loi nous donnait les protections voulues. Malheureusement, il n'a jamais été adopté.

**M. Nuss:** Dans le projet de loi C-52, le ministre du Revenu national délivrait la licence et l'Office faisait la recommandation. Dès lors que vous avez une décision de politique sur une question de cette importance, qui touche la maximisation des occasions de travailler pour les Canadiens et de fonctionner pour l'industrie canadienne, alors il faut contrôler avec soin les exceptions. C'est pourquoi la question n'est pas nouvelle, parce que cela a toujours été une question où le ministre exerçait le pouvoir discrétionnaire sur le conseil de l'Office, qui avait les moyens techniques. Nous disons que le ministre doit conserver ce pouvoir, parce que c'est véritablement une question de politique, et parce que le gouvernement doit en bout de course en répondre s'il permet à des étrangers de s'amener chez nous pour faire concurrence aux Canadiens.

**Le sénateur Perrault:** Craignez-vous que l'Office puisse prendre une décision arbitraire, déraisonnable?

**M. Gralewicz:** Oui, exactement comme ce matin lorsqu'on m'a dit que j'allais passer avant John Fuchs. Quelqu'un a pris une décision. Ce n'est pas moi et ce n'est pas John Fuchs. Donc, je suppose qu'un quelconque bureaucrate a pris la décision. J'ignore qui il est, mais vous devriez le réprimander.

**Le sénateur Perrault:** C'était par politesse pour vous, pour vous laisser le dernier mot.

**M. Gralewicz:** Voilà, justement. Ce n'est pas ainsi que j'allais avoir le dernier mot, n'est-ce pas? Il y a trop longtemps que je suis dans le buisson pour m'être laissé attraper par le lapin.

**Le sénateur Perrault:** Oui, je pense que vous êtes un survivant.

Au sujet des coûts d'exploitation de certains de ces navires étrangers, vous avez dit qu'un bon mois de travail à bord de certains de ces navires battant pavillon étranger pourrait rapporter 500 \$. Ce chiffre m'a frappé. Quelle serait la différence de salaire entre un marin canadien et un de ces types du Tiers-Monde?

**M. Gralewicz:** Dans un pays du Tiers-Monde, c'est encore pire que cela. Ainsi, un Indien fait 175 \$ américains par mois,

[Text]

can, but he can work all the hours he wants, no problem at all, seven days a week.

**Senator Perrault:** Does he get anything for overtime at all?

**Mr. Gralewicz:** Oh yeah, sure. Not only that, but they sign up for a year and if they get off before that time, unless they are dead, they have to pay not only their own transportation back to India but their replacement's transportation to wherever the ship is. Well, that is virtually impossible because they do not make enough money in the year to do this.

**Senator Perrault:** It is a technical right.

**Mr. Gralewicz:** Right. My friend, Mr. Nuss, can tell you about the time we did the Filipinos a favour. We tied up their ship in Montreal. They were being abused. We got lawyers for them. The ship lay there until it finally burned in the harbour. That had nothing to do with us, honestly. It just burned and sank. The Philippines went to jail because they signed a contract with an agency and the agency had an agreement with the government and they broke that agreement, and landed up in jail. The only letters I got were to thank me for getting them in jail and to ask me to get them out. The few that stayed in Canada married and are doing very well. I did not arrest too many ships from then on because all I did was a disservice to these poor Filipinos. I did not know they would be in breach of their contract.

**Senator Perrault:** Do any of these crews have a package of social benefits that would make this work they are engaged in more attractive?

**Mr. Gralewicz:** Senator, you know better than that. There are not too many European sailors anymore. They went the way of the dodo bird. We go to these ITF and ILO meetings. Even the Britons have lost their edge. The Germans and the Norwegians are losing their competitive edge. They might have some officers on their ships, because they need them, but the rest of crew, believe me, no way. There are 1 million Chinese sailors right now available for \$100 a month.

**Senator Perrault:** You are suggesting that employment standards are eroding all over the world in this industry. Is the international labour movement not able to take more effective action to protect the rights of these people?

**Mr. Gralewicz:** I guess we all try in the international field. The ILO is just like the U.N. We all sit there, but everyone has

[Traduction]

mais il peut travailler toutes les heures qu'il veut, sans problème, sept jours par semaine.

**Le sénateur Perrault:** Est-il payé pour ses heures supplémentaires?

**M. Gralewicz:** Ah oui, bien sûr. Non seulement cela, mais il signe pour un an et s'il abandonne avant ce temps, à moins d'être mort, il doit payer non seulement son voyage de retour en Inde, mais encore le transport de son remplaçant jusqu'à l'endroit où le navire se trouve alors. Ma foi, c'est à peu près impossible, parce qu'il ne fait pas assez d'argent dans l'année pour cela.

**Le sénateur Perrault:** C'est un droit technique.

**M. Gralewicz:** Juste. Mon ami, monsieur Nuss, pourrait vous raconter la faveur que nous avons faite aux Philippins. Nous avons retenu leur navire à Montréal. Ils étaient victimes d'abus. Nous leur avons trouvé des avocats. Leur navire est resté immobilisé jusqu'à ce qu'il finisse par brûler dans le port. Nous n'y étions pour rien, honnêtement. Il a brûlé et coulé. Les Philippins sont allés en prison parce qu'ils ont signé un contrat avec un agence et que l'agence avait un accord avec le gouvernement et qu'ils ont violé cet accord, ce qui les a menés en prison. Les seules lettres que j'ai reçues étaient pour me remercier de les avoir mis en prison et me demander de les en sortir. Les quelques-uns qui sont restés au Canada se sont mariés et se tirent très bien d'affaires. Je n'ai pas arrêté trop de navires depuis ce temps, parce que, en fin de compte, c'est un mauvais service que j'ai rendu à ces pauvres Philippins. Je ne savais pas qu'ils violeraient ainsi leur contrat.

**Le sénateur Perrault:** Certains de ces équipages ont-ils un forfait d'avantages sociaux qui pourraient relever l'attrait de ce travail?

**M. Gralewicz:** Allons donc, sénateur! Il n'y a plus trop de marins européens. Ils ont connu le même sort que le dodo. Nous allons à ces réunions de la FIOT et de l'OIT. Même les Britanniques ont perdu leur avance. Les Allemands et les Norvégiens perdent leur avantage concurrentiel. Ils ont peut-être certains officiers à bord de leur navire parce qu'ils en ont besoin, mais le reste de l'équipage, croyez-moi, pas du tout. Il y a un million de marins chinois disponibles dès maintenant pour 100 \$ par mois.

**Le sénateur Perrault:** Vous dites que les normes d'emploi sont en voie d'érosion dans le monde entier dans cette industrie. Les syndicats internationaux ne peuvent-ils pas prendre des mesures plus efficaces pour protéger les droits de ces travailleurs?

**M. Gralewicz:** Je suppose que nous essayons tous dans le domaine international. L'OIT est exactement comme l'ONU.



[Text]

the same cry, that it is cheaper workers from a Third World country.

**Senator Perrault:** We have had some horror stories from the west coast too.

**Mr. Gralewicz:** Yes, I am sure Senator Buchanan could tell you some horror stories that have happened in Nova Scotia with some foreign crews, or in Newfoundland where we had to feed them a couple of years ago.

**The Chairman:** Mr. Gralewicz, on behalf of the Senate committee I would like to thank you and the other officials of the Seafarers' International Union for your presentation. It has been very useful. The hearings on Bill C-33 will adjourn. We will now move *in-camera* to deal with other business of the committee, including the consideration of a draft report.

**Mr. Gralewicz:** Mr. Chairman, senators, I want to thank you very much for our day in court.

The committee continued *in camera*.

[Traduction]

Nous y siégeons tous, mais tout le monde dit la même chose, que ce sont les travailleurs à meilleur marché d'un pays du Tiers-Monde.

**Le sénateur Perrault:** Nous avons entendu raconter quelques histoires d'horreur sur le littoral ouest également.

**M. Gralewicz:** Oui, je suis sûr que le sénateur Buchanan pourrait vous raconter certaines histoires d'horreur qui se sont produites en Nouvelle-Écosse et mettant en vedette certains équipages étrangers, ou à Terre-Neuve, où nous avons dû les nourrir il y a quelques années.

**Le président:** Monsieur Gralewicz, au nom du Comité sénatorial, j'aimerais vous remercier et remercier les autres dirigeants du Syndicat international des marins de votre exposé. Il a été très utile. Les audiences sur le projet de loi C-33 sont levées. Nous allons maintenant passer au huis clos pour traiter d'autres affaires du Comité, et notamment étudier un projet de rapport.

**M. Gralewicz:** Monsieur le président, sénateurs, je tiens à vous remercier vivement de nous avoir donné la possibilité de nous faire entendre.

La séance se poursuit à huis clos.



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

*From the Canadian Lake Carriers Association and the Canadian Lake Bulk Carriers:*

George Miller, President;  
David Gardiner, Chairman.

*From the Council of Maritime Affairs:*

John J. Fuchs, Executive Director.

*From the Seafarers' International Union of Canada:*

Roman Gralewicz, President;  
Joseph R. Nuss Counsel.

*From the Canadian Marine Officers Union:*

Albert Robillard, President.

*From the Shipping Federation of Canada:*

Captain Frank Nicol, President.

*From the Canadian Merchant Service Guild:*

Maury R. Sjoquist, National President;  
Lawrence Dempsey, National Secretary-Treasurer.

*From the Council of Forest Industries of British Columbia:*

Tom Culham, Vice-President, Transportation.

*De la «Canadian Lake Carriers Association» et de la «Canadian Lake Bulk Carriers»:*

George Miller, président;  
David Gardiner, directeur général.

*Du Conseil des affaires maritimes:*

John J. Fuchs, directeur exécutif.

*De la «Seafarers' International Union of Canada»:*

Roman Gralewicz, président;  
Joseph R. Nuss, conseiller juridique.

*Du Syndicat canadien des officiers de marine marchande:*

Albert Robillard, président.

*De la Fédération maritime du Canada:*

Capitaine Frank Nicol, président.

*De la Guilde de la marine marchande du Canada:*

Maury R. Sjoquist, président national;  
Lawrence Dempsey, secrétaire-trésorier national.

*Du «Council of Forest Industries of British Columbia»:*

Tom Culham, vice-président—Transports.





Third Session  
Thirty-fourth Parliament, 1991-92

Troisième session de la  
trente-quatrième législature, 1991-1992

## SENATE OF CANADA

---

## SÉNAT DU CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transport and Communications

# Transports et des communications

*Chairman:*  
The Honourable DONALD H. OLIVER

---

*Président:*  
L'honorable DONALD H. OLIVER

---

Monday, June 22, 1992

Le lundi 22 juin 1992

Issue No. 26

Fascicule n° 26

**Fifth Proceeding on:**

**Cinquième fascicule concernant:**

Examination of Bill C-33,  
An Act respecting the use of foreign ships and  
non-duty paid ships in the coasting trade

---

Étude du Projet de loi C-33,  
Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et  
de navires non dédouanés pour le cabotage

---

**First and Complete Proceeding on:**

**Premier et seul fascicule concernant:**

Examination of Bill C-45,  
An Act to promote public safety in the  
transportation of dangerous goods

---

Étude du Projet de loi C-45, Loi visant  
à accroître la sécurité publique en matière de  
transport des marchandises dangereuses

---

*(Continued on next page)*

*(Suite à la page suivante)*

---

TENTH REPORT OF THE COMMITTEE  
(Report on Bill C-33)

---

ELEVENTH REPORT OF THE COMMITTEE  
(Report on Bill C-45)

---

APPEARING:

The Honourable Shirley Martin  
Minister of State (Transport)

---

WITNESSES:

(See back cover)

---

DIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(Rapport sur le projet de loi C-33)

---

ONZIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(Rapport sur le projet de loi C-45)

---

COMPARAÎT:

L'honorable Shirley Martin  
Ministre d'État (Transports)

---

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)



THE STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Donald H. Oliver, *Chairman*

The Honourable B. Alasdair Graham, *Deputy Chairman*

and

The Honourable Senators:

Adams	Macquarrie
Bolduc	*Murray
Eyton	(or Lynch-Staunton)
Forrestall	Perrault
*Frith	Petten
(or Molgat)	Rossiter
Gigantès	Sylvain

*\*Ex Officio Members*

(Quorum 4)

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

L'honorable Donald H. Oliver, *président*

L'honorable B. Alasdair Graham, *vice-président*

et

Les honorables sénateurs:

Adams	Macquarrie
Bolduc	*Murray
Eyton	(ou Lynch-Staunton)
Forrestall	Perrault
*Frith	Petten
(ou Molgat)	Rossiter
Gigantès	Sylvain

*\*Membres d'office*

(Quorum 4)

*Change in Membership of the Committee:*

Pursuant to Rule 86(4), membership of the Committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Bolduc substituted for that of the Honourable Senator Buchanan (June 22, 1992)

The name of the Honourable Senator Macquarrie substituted for that of the Honourable Senator MacDonald (*Halifax*) (June 22, 1992).

The name of the Honourable Senator Spivak substituted for that of the Honourable Senator Rossiter (June 22, 1992)

The name of the Honourable Senator Rossiter substituted for that of the Honourable Senator DeWare (June 22, 1992).

The name of the Honourable Senator Gigantès substituted for that of the Honourable Senator Stollery (June 22, 1992).

*Modifications de la composition du comité:*

Conformément à l'article 86(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit:

Le nom de l'honorable sénateur Bolduc est substitué à celui de l'honorable sénateur Buchanan (le 22 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Macquarrie est substitué à celui de l'honorable sénateur MacDonald (*Halifax*) (le 22 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Spivak est substitué à celui de l'honorable sénateur Rossiter (le 22 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Rossiter est substitué à celui de l'honorable sénateur DeWare (le 22 juin 1992).

Le nom de l'honorable sénateur Gigantès est substitué à celui de l'honorable sénateur Stollery (le 22 juin 1992).

**ORDERS OF REFERENCE**

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Thursday, May 21, 1992:

“Resuming the debate on the motion of the Honourable Senator Rossiter, seconded by the Honourable Senator DeWare, for the second reading of Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade.

After debate,  
The question being put on the motion, it was adopted.  
The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Rossiter moved, seconded by the Honourable Senator DeWare that the Bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.”

---

Extract from the *Minutes of the Proceedings of the Senate*, Tuesday, June 16, 1992:

“The Honourable Senator Atkins, seconded by the Honourable Senator Keon, for the second reading of Bill C-45, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods.

After debate,  
The question being on the motion, it was adopted.  
The Bill was then read the second time.

The Honourable Senator Lynch-Staunton for the Honourable Senator Atkins moved, seconded by the Honourable Senator Doyle, that the Bill be referred to the Standing Committee on Transport and Communications.

The question being put on the motion, it was adopted.”

**ORDRES DE RENVOI**

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du jeudi 21 mai 1992:

«Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Rossiter, appuyée par l'honorable sénateur DeWare, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanées pour le cabotage.

Après débat.  
La motion, mise au voix, est adoptée.  
Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Rossiter, appuyée par l'honorable sénateur DeWare, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise au voix, est adoptée.»

---

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat* du mardi 16 juin 1992:

«L'honorable sénateur Atkins, appuyée par l'honorable sénateur Keon, tendant à la deuxième lecture du Projet de loi C-45, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transports des marchandises dangereuses.

Après débat,  
La motion, mise aux voix est adoptée.  
Le projet de loi est alors lu la deuxième fois.

L'honorable sénateur Lynch-Staunton, au nom de l'honorable sénateur Atkins, propose, appuyé par l'honorable sénateur Doyle, que le projet de loi soit déferé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.»

*Le greffier du Sénat*

Gordon L. Barnhart

*Clerk of the Senate*



## MINUTES OF PROCEEDINGS

MONDAY, JUNE 22, 1992  
(34)

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day, in room 257 East Block, at 10:05 a.m., the Chairman, the Honourable Donald H. Oliver, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Buchanan, Forrestall, Gigantès, Graham, Molgat, Oliver, Perrault, Petten, Rossiter and Sylvain (11).

*Other Senator present:* The Honourable Senator Corbin.

*In attendance:* Professor Hudson Janisch of the Faculty of Law, University of Toronto, Counsel to the Committee, Susan Alter and René Lemieux from the Research Branch of the Library of Parliament and Mr. Bruce Carson; and Mr. John Christopher from the Research Branch of the Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, March 25, 1992, the Committee continued its examination of the subject-matter of Bill C-62, *An Act respecting telecommunications*.

The Committee considered a draft report.

After debate,

The Honourable Senator Graham moved,—That the Committee concur in the draft report and authorize the Chairman to present the same to the Senate.

The question being put on the motion, it was adopted.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Thursday, May 21, 1992, the Committee continued its examination of Bill C-33, *An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade*.

*Witnesses:*

*From Transport Canada:*

Martin Brennan, Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;

Bruce Bowie, Director, Marine Policy;

Antoine Côté, Senior Advisor, Marine Policy;

Marc A. M. Gauthier, Legal counsel.

The Committee considered Bill C-33.

After Debate,

*It was agreed*,—That the title and clause 1, the short title, stand postponed.

## PROCÈS-VERBAUX

LE LUNDI 22 JUIN 1992  
(34)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, à 10 h 05, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Buchanan, Forrestall, Gigantès, Graham, Molgat, Oliver, Perrault, Petten, Rossiter et Sylvain (11).

*Autre sénateur présent:* L'honorable sénateur Corbin.

*Aussi présents:* Le professeur Hudson Janisch de la Faculté de droit de l'Université de Toronto, conseiller du Comité, Susan Alter et René Lemieux du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, M. Bruce Carson et M. John Christopher du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

*Également présents:* Les sténographes du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 25 mars 1992, le Comité poursuit l'étude de la teneur du projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications.

Le Comité étudie un rapport intérimaire.

Après débat,

L'honorable sénateur Graham propose—Que le Comité s'entende sur le rapport intérimaire et autorise le président à le présenter tel quel au Sénat.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 21 mai 1992, le Comité poursuit l'étude qu'il a entreprise sur le projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage.

*Témoins:*

*De Transports Canada:*

Martin Brennan, sous-ministre adjoint associé, politiques et coordination;

Bruce Bowie, directeur, division de la Politique maritime;

Antoine Côté, conseiller principal, politiques et programmes maritimes;

Marc A. M. Gauthier, conseiller juridique.

Le Comité étudie le projet de loi C-33.

Après débat,

*Il est convenu*—Que l'adoption du titre et de l'article 1, le titre abrégé, soit reportée.

*It was agreed,—That clause 2 carry.*

*It was agreed,—That clause 3 carry.*

The Honourable Senator Forrestall moved,—That clause 4 be amended by adding immediately after subclause (2), the following subclauses:

“(3) When the voyage or activity in the coasting trade is to be more than fourteen days, the owner or operator of the ship for which the licence has been granted shall observe all the laws of Canada applicable to a Canadian ship operating in the coasting trade, including, without restricting the generality of the foregoing, the laws relating to manpower and immigration, labour, labour standards, safety and ecology for the period that the licence is issued.

(4) No licence shall be issued when the voyage or activity is for more than fourteen days unless good and sufficient guarantees are deposited by the owner or operator of the ship that all the laws of Canada mentioned in subsection (3) shall be obeyed.”

After debate,

*It was agreed, on division,—That clause 4, as amended, carry.*

*It was agreed,—That clause 5 carry.*

The Honourable Senator Forrestall moved,—That clause 6 be amended by

(a) add immediately before subclause (1), the following:

“(1) The Minister shall not consider an application under section 4 or 5 that is made less than fourteen days before the provision of the service or the performance of the activity described in the application is intended to commence.

(2) The Governor in Council may make regulations prescribing special circumstances which may be taken into account to reduce the delay set out in subsection (1), and the Minister may issue the licence if the fourteen day delay is not met, provided that the said special circumstances have been proven to exist.”

(b) Renumber subclauses (1) to (3), and any cross-references thereto, accordingly.

After debate,

*It was agreed, on division,—That clause 6, as amended, carry.*

*It was agreed,—That clause 7 carry.*

The Honourable Senator Forrestall moved,—That clause 8 be amended by

(a) Add, immediately before subclause (1), the following:

*Il est convenu—Que l'article 2 soit adopté.*

*Il est convenu—Que l'article 3 soit adopté.*

L'honorable sénateur Forrestall propose—Que l'on amende l'article 4 en ajoutant, immédiatement après le paragraphe (2), les paragraphes suivants:

«(3) Quand le déplacement ou l'activité de cabotage est d'une durée de plus de quatorze jours, le propriétaire ou l'exploitant du navire pour lequel une licence a été délivrée doit observer toutes les lois du Canada applicables à un navire canadien se livrant au cabotage, dont les lois sur la main-d'œuvre et l'immigration, le travail, les normes de travail, la sécurité et l'écologie, pour la période de validité de la licence.

(4) On ne délivrera pas de licence quand le déplacement ou l'activité est d'une durée supérieure à quatorze jours à moins que le propriétaire ou l'exploitant ne fournisse des garanties suffisantes que toutes les lois du Canada citées au paragraphe (3) seront respectées.»

Après débat,

*Il est convenu, à la majorité—Que la version amendée de l'article 4 soit adoptée.*

*Il est convenu—Que l'article 5 soit adopté.*

L'honorable sénateur Forrestall propose—Que l'article 6 soit amendé de la manière suivante

a) ajouter, immédiatement avant le paragraphe (1), les paragraphes suivants:

«(1) Le ministre n'étudie aucune demande présentée en vertu de l'article 4 ou 5 moins de quatorze jours avant le commencement prévu du service ou de l'activité visé dans la demande.

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, déterminer les circonstances particulières pouvant être prises en considération dans le but de réduire le délai prévu au paragraphe (1) et le ministre peut délivrer la licence sans respecter le délai de quatorze jours pourvu que lesdites circonstances particulières soient réputées exister.»

b) changer les numéros de paragraphes ainsi que la présentation des renvois qui en découlent.

Après débat,

*Il est convenu, à la majorité—Que la version amendée de l'article 6 soit adoptée.*

*Il est convenu—Que l'article 7 soit adopté.*

L'honorable sénateur Forrestall propose—Que l'article 8 soit amendé de la manière suivante:

a) ajouter, immédiatement avant le paragraphe (1), les paragraphes qui suivent:



“(1) The Agency shall establish a registry of owners and operators of Canadian ships which may be used in the coasting trade and maritime unions representing employees on Canadian vessels.

(2) Upon receiving an application for the issuance of a licence, the Agency shall forthwith communicate the request to such appropriate owners, operators and unions listed in its registry to determine whether a Canadian ship would be available.

(3) When an interested person furnishes details to the Agency of a Canadian ship that is available and suitable, the Agency shall not issue a licence without first holding a hearing, if requested, and only after determining that the Canadian ship offered is not available or suitable.

(4) At the end of each month, the agency shall publish in the *Canada Gazette* a list of all licences given with details of the type of vessel, period of time granted and type of voyage entailed.”

(b) Renumber subclauses (1) and (2), and any cross-references thereto, accordingly.

After debate,

*It was agreed, on division,—*That clause 8, as amended, carry.

*It was agreed,—*That clause 9 to 31 carry.

*It was agreed,—*That clause 1, the short title, carry.

*It was agreed,—*That the title carry.

*It was agreed, on division,—*That the Chairman report the bill to the Senate with amendments.

The Committee considered its future business.

At 11:15 a.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

---

MONDAY, JUNE 22, 1992

(35)

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, met this day, in room 257 East Block, at 1:10 p.m., the Chairman, the Honourable Donald H. Oliver, presiding.

*Members of the Committee present:* The Honourable Senators Adams, Forrestall, Graham, Oliver, Perrault, Petten, Rossiter and Sylvain. (8)

*In attendance:* Mr. John Christopher from the Research Branch of the Library of Parliament.

«(1) L'Office doit établir un registre des propriétaires ou des exploitants de navires canadiens pouvant se livrer au cabotage et des syndicats des gens de mer représentant les employés travaillant sur les bateaux canadiens.

(2) Sur réception d'une demande de licence, l'Office doit immédiatement communiquer la demande à tous les propriétaires ou exploitants et les syndicats figurant sur le registre pour déterminer si un navire canadien est libre.

(3) Quand une personne intéressée fournit à l'Office des renseignements sur un navire canadien libre et convenant à l'activité demandée, l'Office ne livre pas de licence sans d'abord tenir une audition, en cas de demande, ni avant d'avoir établi que le navire canadien proposé n'est pas libre et ne convient pas à l'activité demandée.

(4) À la fin de chaque mois, l'Office publie dans la *Gazette du Canada*, la liste de toutes les licences accordées et les détails concernant le type de navire visé, la durée de validité de la licence et le type de voyage en cause.»

b) Changer les numéros de paragraphes ainsi que la présentation des renvois qui en découlent.

Après débat,

*Il est convenu, à la majorité—*Que la version amendée de l'article 8 soit adoptée.

*Il est convenu—*Que les articles 9 à 31 soient adoptés.

*Il est convenu—*Que l'article 1, le titre abrégé, soit adopté.

*Il est convenu—*Que le titre soit adopté.

*Il est convenu, à la majorité—*Que le président renvoie le projet de loi au Sénat sans amendement.

Le Comité étudie les travaux à venir.

À 11 h 15, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

---

LE LUNDI 22 JUIN 1992

(35)

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, à 13 h 10, sous la présidence de l'honorable Donald H. Oliver (président).

*Membres du Comité présents:* Les honorables sénateurs Adams, Forrestall, Graham, Oliver, Perrault, Petten, Rossiter et Sylvain (8).

*Aussi présent:* M. John Christopher du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Tuesday, June 16, 1992, the Committee began its examination of Bill C-45, *An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods*.

*Appearing:* The Honourable Shirley Martin, Minister of State (Transport).

*Witnesses:*

*From Transport Canada:*

John A. Reid, Director General, Transport Dangerous Goods.

The Honourable Shirley Martin made an opening statement and with the assistance of Mr. Reid answered questions.

The Committee considered Bill C-45.

After debate,

*It was agreed*,—That the title and clause 1, the short title, stand postponed.

*It was agreed*,—That clause 2 to 47 carry.

*It was agreed*,—That the schedule carry.

*It was agreed*,—That clause 1, the short title, carry.

*It was agreed*,—That the title carry.

*It was agreed*, — That the Chairman report the bill to the Senate without amendment.

At 1:40 p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

*ATTEST:*

*Également présents:* Les sténographes du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 16 juin 1992, le Comité entreprend l'étude du projet de loi C-45, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses.

*Comparaît:* L'honorable Shirley Martin, ministre d'État (Transports).

*Témoins:*

*De Transports Canada:*

John A. Reid, directeur général, transport des marchandises dangereuses.

L'honorable Shirley Martin fait une déclaration préliminaire et, avec l'aide de M. Reid, répond aux questions.

Le Comité étudie le projet de loi C-45.

Après débat,

*Il est convenu*—Que l'adoption du titre et de l'article 1, le titre abrégé, soit reportée.

*Il est convenu*—Que les articles 2 à 47 soient adoptés.

*Il est convenu*—Que l'annexe soit adoptée.

*Il est convenu*—Que l'article 1, le titre abrégé, soit adopté.

*Il est convenu*—Que le titre soit adopté.

*Il est convenu*—Que le président renvoie le projet de loi au Sénat sans amendement.

À 13 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

*ATTESTÉ:*

*Le greffier du Comité*

Denis Robert

*Clerk of the Committee*



## REPORTS OF THE COMMITTEE

MONDAY, June 22, 1992

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

## TENTH REPORT

Your Committee, to which was referred the Bill C-33, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade, has in obedience to its Order of Reference of Thursday, May 21, 1992, examined the said Bill and now reports the same with the following amendments.

1. *Page 6, clause 4:* Add, immediately after subclause (2), the following subclauses:

“(3) When the voyage or activity in the coasting trade is to be more than fourteen days, the owner or operator of the ship for which the licence has been granted shall observe all the laws of Canada applicable to a Canadian ship operating in the coasting trade, including, without restricting the generality of the foregoing, the laws relating to manpower and immigration, labour, labour standards, safety and ecology for the period that the licence is issued.

(4) No licence shall be issued when the voyage or activity is for more than fourteen days unless good and sufficient guarantees are deposited by the owner or operator of the ship that all the laws of Canada mentioned in subsection (3) shall be obeyed.”

2. *Page 7, clause 6:*

- (a) Add, immediately before subclause (1), the following:

“(1) The Minister shall not consider an application under section 4 or 5 that is made less than fourteen days before the provision of the service or the performance of the activity described in the application is intended to commence.

(2) The Governor in Council may make regulations prescribing special circumstances which may be taken into account to reduce the delay set out in subsection (1), and the Minister may issue the licence if the fourteen day delay is not met, provided that the said special circumstances have been proven to exist.”

- (b) Renumber subclauses (1) to (3), and any cross-references thereto, accordingly.

3. *Page 7, clause 8:*

- (a) Add, immediately before subclause (1), the following:

“(1) The Agency shall establish a registry of owners and operators of Canadian ships which may be used in

## RAPPORTS DU COMITÉ

Le LUNDI 22 juin 1992

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

## DIXIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage, a, conformément à son ordre de renvoi de jeudi 21 mai 1992, étudié ledit projet de loi et en fait rapport avec les amendements suivants.

1. *Page 6, article 4:* Ajouter, immédiatement après le paragraphe (2), les paragraphes suivants:

«(3) Quand le déplacement ou l'activité de cabotage est d'une durée de plus de quatorze jours, le propriétaire ou l'exploitant du navire pour lequel une licence a été délivrée doit observer toutes les lois du Canada applicables à un navire canadien se livrant au cabotage, dont les lois sur la main d'oeuvre et l'immigration, le travail, les normes de travail, la sécurité et l'écologie, pour la période de validité de la licence.

(4) On ne délivrera pas de licence quand le déplacement ou l'activité est d'une durée supérieure à quatorze jours à moins que le propriétaire ou l'exploitant ne fournisse des garanties suffisantes que toutes les lois du Canada citées au paragraphe (3) seront respectées.»

2. *Page 7, article 6:*

- a) Ajouter, immédiatement avant le paragraphe (1), les paragraphes suivants:

«(1) Le ministre n'étudie aucune demande présentée en vertu de l'article 4 ou 5 moins de quatorze jours avant le commencement prévu du service ou de l'activité visé dans la demande.

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, déterminer les circonstances particulières pouvant être prises en considération dans le but de réduire le délai prévu au paragraphe (1) et le ministre peut délivrer la licence sans respecter le délai de quatorze jours pourvu que lesdites circonstances particulières soient réputées exister.»

- b) Changer les numéros de paragraphes ainsi que la présentation des renvois qui en découlent.

3. *Page 7, article 8:*

- a) Ajouter, immédiatement avant le paragraphe (1), les paragraphes qui suivent:

«(1) L'Office doit établir un registre des propriétaires ou des exploitants de navires canadiens pouvant se

the coasting trade and maritime unions representing employees on Canadian vessels.

(2) Upon receiving an application for the issuance of a licence, the Agency shall forthwith communicate the request to such appropriate owners, operators and unions listed in its registry to determine whether a Canadian ship would be available.

(3) When an interested person furnishes details to the Agency of a Canadian ship that is available and suitable, the Agency shall not issue a licence without first holding a hearing, if requested, and only after determining that the Canadian ship offered is not available or suitable.

(4) At the end of each month, the agency shall publish in the *Canada Gazette* a list of all licences given with details of the type of vessel, period of time granted and type of voyage entailed."

(b) Renumber subclauses (1) and (2), and any cross-references thereto, accordingly.

livrer au cabotage et des syndicats des gens de mer représentant les employés travaillant sur les bateaux canadiens.

(2) Sur réception d'une demande de licence, l'Office doit immédiatement communiquer la demande à tous les propriétaires ou exploitants et les syndicats figurant sur le registre pour déterminer si un navire canadien est libre.

(3) Quand une personne intéressée fournit à l'Office des renseignements sur un navire canadien libre et convenant à l'activité demandée, l'Office ne livre pas de licence sans d'abord tenir une audition, en cas de demande, ni avant d'avoir établi que le navire canadien proposé n'est pas libre et ne convient pas à l'activité demandée.

(4) À la fin de chaque mois, l'Office publie dans la *Gazette du Canada*, la liste de toutes les licences accordées et les détails concernant le type de navire visé, la durée de validité de la licence et le type de voyage en cause.»

b) Changer les numéros de paragraphes ainsi que la présentation des renvois qui en découlent.

MONDAY, June 22, 1992

The Standing Committee on Transport and Communications has the honour to present its

#### ELEVENTH REPORT

Your Committee, to which was referred the Bill C-45, An Act to promote public safety in the transportation of dangerous goods, has in obedience to its Order of Reference of Tuesday, June 16, 1992, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

*Le président*

Donald H. Oliver

*Chairman*

Le LUNDI 22 juin 1992

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

#### ONZIÈME RAPPORT

Votre Comité, auquel a été déféré le Projet de loi C-45, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses, a, conformément à son ordre de renvoi de mardi 16 juin 1992, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,



## EVIDENCE

Ottawa, Monday, June 22, 1992

[Text]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-62, respecting telecommunications; and the subject matter of Bill C-33, respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade met this day at 10:00 a.m. to give consideration to the bills.

**Senator Donald H. Oliver** (*Chairman*) in the Chair.

**The Chairman:** Good morning, honourable senators. I wish call this session to order. The first item of business is the continued examination of the subject matter of Bill C-26, an act respecting telecommunications. The draft report has been circulated. The revised report has been given to members of the committee. Senator Graham, could you comment on your addition, please.

**Senator Graham:** Over many discussions, we had many additions. In the second revised report, the additions and the changes that we made had been properly highlighted so that it was easy to determine where and for what reasons those additions were made. The most substantive addition was in the overview of the importance in changing the role of telecommunications, when we stood back and added several significant paragraphs that touched on social, regional and indeed the national implications. I think it is a very good piece of work accomplished in a relatively short space of time. Indeed, it was very intensive work.

As usual, I would like to be in a position to make this a unanimous report. I am not even recommending that we have a dissenting report or a minority report, but I have asked that one paragraph be added at the end of the report to reflect some of the concerns I have. I refer to page 39.

Perhaps, Mr. Chairman, I could read this into the record.

...where Liberal members of the Committee welcome this report as a significant step forward in the development of a new framework for telecommunications in Canada. We strongly believe, however, that the following issues merit further consideration by Parliament in its deliberations on this bill: the regulatory status of resellers; the appropriateness of legislation exemptions; how the "set aside or refer back" provision would interact with the Power of Direction; an eighty per cent domestic ownership requirement for companies; and, the impact that a presumption of forbearance would have.

## TÉMOIGNAGES

Ottawa, le lundi 22 juin 1992

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, à qui a été renvoyé le projet de loi C-62, Loi concernant les télécommunications, et le sujet du projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage, s'est réuni aujourd'hui à 10 h pour étudier les projets de loi.

**Le sénateur Donald H. Oliver** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président:** Bonjour, honorables sénateurs. La séance est ouverte. Le premier point à l'ordre du jour est la poursuite de l'examen du sujet du projet de loi C-26, Loi concernant les télécommunications. L'ébauche du rapport a circulé. Le rapport révisé a été remis aux membres du comité. Sénateur Graham, voulez-vous expliquer votre ajout, s'il vous plaît.

**Le sénateur Graham:** Au fil des nombreuses discussions, nous avons fait de beaucoup d'ajouts. Dans le deuxième rapport révisé, les ajouts et les changements que nous avons apportés avaient été mis en évidence afin qu'il soit facile de déterminer leur emplacement et leurs motifs. L'ajout le plus important se trouvait dans l'aperçu sur l'importance de la modification du rôle des télécommunications. Après réflexion, nous avons ajouté des paragraphes importants sur les implications sociales, régionales voire même nationales. Je pense que nous avons fait du très bon travail en relativement peu de temps. En réalité, nous avons travaillé très intensivement.

Comme d'habitude, j'aimerais faire en sorte que le rapport soit unanime. Je ne recommande même pas que nous présentions un rapport dissident ni un rapport minoritaire, mais j'ai demandé qu'on ajoute un paragraphe à la fin du rapport pour exposer certaines de mes préoccupations. Je vous renvoie à la page 38.

Je peux peut-être lire ce paragraphe, monsieur le président, aux fins du compte rendu.

Les membres libéraux du Comité accueillent favorablement le présent rapport qui, selon eux, constitue une étape importante vers l'élaboration d'une nouvelle structure des télécommunications au Canada. Toutefois, ils croient fermement que, dans ses délibérations sur le projet de loi, le Parlement doit examiner plus à fond les questions suivantes: le statut des revendeurs aux fins de la réglementation; les références à la souveraineté, à la politique et à la culture, faites à l'article 7; l'opportunité de prévoir des exemptions dans la loi; l'interaction entre le «pouvoir de modification et d'annulation» et le pouvoir directif; la participation canadienne de quatre-vingt

[Text]

When you report, Mr. Chairman, I will elaborate on those concerns in the Chamber. With the inclusion of that paragraph, the members on this side are prepared to report.

**The Chairman:** Shall we report the prestudy report on Bill C-62 to the Senate, honourable senators?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** The next item of business before the committee this morning is consideration of Bill C-33, an act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade. You will recall that we have had a number of witnesses before the committee on this bill, and it has been indicated by Senator Forrestall and Senator Graham that they have amendments to propose to the legislation. We are now prepared to go to a clause-by-clause consideration of the bill.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, I want to indicate that I have had discussions with Senator Forrestall. His amendments would be very similar to mine. I have agreed that we, on this side, will not be submitting amendments. We seriously consider Senator Forrestall's amendments and probably support them.

**The Chairman:** Is it agreed that we go clause by clause in this study?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Is it the intention of any honourable senator to propose an amendment?

**Senator Forrestall:** Mr. Chairman, I will put forward three or four amendments. I am not a drafter, so I will be upset only if you happen to pass where I think one of these clauses should go, subject of course to counsel's advice as to where in the act the amendment should properly fit.

Subject to that—and not racing as if we are attempting to save someone from slaughter—if we could walk our way instead of dash through the bill so that I might approach my onerous duties properly, I would be prepared to go clause by clause.

I have copies of my amendments. Perhaps I could make a brief comment about them.

**The Chairman:** Would you have a copy for each of the honourable senators so they could read them as you go along?

**Senator Forrestall:** Some of the senators already have copies, and I have other copies in English and French for

[Traduction]

pour cent exigée pour les entreprises; et l'incidence éventuelle de la présomption en faveur de l'abstention.

Quand vous déposerez votre rapport au Sénat, monsieur le président, je m'expliquerai en détail. Puisque ce paragraphe est inclus, les membres de ce côté-ci sont disposés à faire rapport.

**Le président:** Honorables sénateurs, ferons-nous rapport au Sénat de l'étude préalable du projet de loi C-62?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Le prochain point à l'ordre du jour ce matin est l'étude du projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage. Vous vous souviendrez que nous avons entendu des témoignages sur ce projet de loi et que les sénateurs Forrestall et Graham ont indiqué leur intention de proposer des amendements. Nous étudierons maintenant le projet de loi article par article.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, je précise que j'ai discuté avec le sénateur Forrestall. Ses amendements ressembleraient beaucoup aux miens. J'ai convenu que nous, de ce côté-ci, ne présenterons pas d'amendements. Nous allons sérieusement considérer les amendements du sénateur Forrestall et nous les appuierons probablement.

**Le président:** Les sénateurs sont-ils d'accord pour que nous procédions à l'étude article par article?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Des sénateurs ont-ils l'intention de proposer des amendements?

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le président, je proposerais trois ou quatre amendements. Je ne suis pas rédacteur de loi, par conséquent, je ne serai offusqué que si vous sautez par-dessus un endroit où, selon moi, devrait se trouver un de ces articles, sous réserve bien sûr que des conseillers nous indiquent à quel endroit il conviendrait le mieux d'insérer ces amendements dans le projet de loi.

Cette réserve étant faite—et si nous ne nous précipitons pas comme s'il y avait le feu—si nous pouvions progresser calmement au lieu de partir à l'épouvante, afin que je puisse m'acquitter correctement de mon devoir, je serais disposé à procéder article par article.

J'ai des exemplaires des amendements. Je peux peut-être les expliquer brièvement.

**Le président:** Avez-vous des exemplaires pour chacun des honorables sénateurs, afin qu'ils puissent les lire au fur et à mesure?

**Le sénateur Forrestall:** Certains sénateurs en ont déjà un exemplaire et j'en ai en français et en anglais pour ceux qui



[Text]

those who might want to take a look at the amendments. Those that I have in English have been translated into French. I hope the French is adequate.

Having said that, I wish to make two or three amendments. My purpose is to strengthen the bill and to enhance the opportunities for participation by Canadians in the Canadian merchant activity in this regard, particularly those seamen who find the going a little bit rough, as we have heard from more than one of our witnesses.

I do not believe any of these amendments are substantive in nature. You might want to have the departmental officials here with you. I would prefer someone from the minister's office because there is a political aspect to some of these amendments. It is up to you.

My first amendment is uncomplicated. It seeks to reserve all voyages west of the Anticosti line to Canadian ships only. This is meant to preserve traditional positioning, vis-à-vis activity in this part of the world.

I am reading these amendments as I have them listed, and not in any priority.

It is my view, Mr. Chairman, that too often ministerial discretion in the granting of licences is based upon insufficient information supplied by the applicant as to the circumstances surrounding the need for the application and, hence, the need for the granting of the licence.

**Senator Graham:** Could you be specific as to which one you are referring to?

**Senator Forrestall:** Page 2 of the material. An amendment to reserve all voyages west of the Anticosti line to Canadian ships only. In certain instances, the regulatory processes applying to a bill of this nature fail to provide adequately detailed instructions to bureaucrats and administrators who are then left with the task of interpreting what in fact are often loopholes and opportunities to exploit the law.

Amendment No. 2 is on page 3 of the amendments I have distributed. The second amendment would be to allow the establishment of a registry of owners or operators of Canadian ships which may be used in the coasting trade and by Maritime unions representing employees on Canadian vessels. This amendment has some degree of urgency, particularly at a time when the protection of jobs at home should be, if not foremost, certainly high on our list of matters of importance to the government and provincial and other institutional authorities. This amendment would allow for due process to take place before any precipitous licence is granted to a foreign vessel, before it is determined that a Canadian vessel with a Canadian crew is either not available or deemed not to be suitable for the task. Above all, it would lend transparency to the process.

[Traduction]

veulent les lire. Le texte anglais a été traduit en français. J'espère que la traduction est bonne.

Ceci étant dit, je souhaite apporter deux ou trois amendements. Je vise à renforcer le projet de loi et à accroître les possibilités de participation des Canadiens aux activités de la marine marchande canadienne, surtout celle des marins qui trouvent la mer un peu houleuse ces temps-ci, comme nous l'a affirmé un de nos témoins.

Je ne crois pas qu'il s'agisse d'amendements de fond. Vous voudrez peut-être consulter les fonctionnaires qui sont parmi nous. Je préférerais que ce soit un membre du cabinet du ministre parce que certains amendements ont une connotation politique. Faites à votre guise.

Mon premier amendement n'est pas sorcier. Il vise à réserver tous les déplacements à l'ouest de la ligne d'Anticosti à des navires canadiens. Cette mesure a pour but de protéger notre position traditionnelle par rapport aux activités dans cette région du monde.

Je lis les amendements tels que je les ai placés sur ma liste, pas en ordre de priorité.

Je suis d'avis, monsieur le président, que la discrétion ministérielle concernant la délivrance des licences repose trop souvent sur des renseignements incomplets fournis par le demandeur au sujet des circonstances justifiant la demande et, par conséquent, la délivrance de la licence.

**Le sénateur Graham:** Pouvez-vous préciser de quel amendement il est question?

**Le sénateur Forrestall:** Celui de la page 2. Il s'agit d'un amendement visant à réserver tous les déplacements à l'ouest de la ligne d'Anticosti à des navires canadiens. Dans certains cas, le processus réglementaire applicable à un projet de loi de cette nature ne donne pas des instructions assez détaillées aux bureaucrates et aux administrateurs, qui doivent ensuite interpréter ce qui, bien souvent, constitue des échappatoires et des possibilités de contourner la loi.

L'amendement n° 2 se trouve à la page 3 des amendements que j'ai distribués. Il permettrait d'établir un registre des propriétaires ou des exploitants de navires canadiens pouvant se livrer au cabotage et des syndicats de marins représentant les employés travaillant sur des bateaux canadiens. Cet amendement est assez urgent, d'autant plus que la protection des emplois au pays devrait occuper si ce n'est la plus haute place du moins une place très élevée sur notre liste des questions importantes pour le gouvernement et pour les autorités provinciales et institutionnelles. Cet amendement permettrait un traitement équitable de la demande avant qu'une licence ne soit délivrée à un navire étranger, avant qu'on détermine qu'aucun navire canadien ayant à son bord un équipage canadien n'est adapté et disponible pour être affecté aux activités visées par

[Text]

That application for waiver is after the fact and not before. We are all sensitive to the argument that waivers, under certain circumstances, could pose an impediment as a result of a time delay that would affect certain processes. So I am proposing, with the help of Senator Graham and his staff, an additional amendment that we will deal with when we get to it.

**Senator Graham:** You will come back to speak to each of these directly?

**Senator Forrestall:** Yes. I wanted to indicate what I am doing and then with the help of the chair, as we go through clause by clause, he can tell us where they should go.

**The Chairman:** Members of the department are here. After you give your overview, we can go back to your first amendment. I will then ask the department to speak about it, and they could make recommendations as to where they should go in the proposed bill. Perhaps you can give us your overview and we can go back to number one again.

**Senator Graham:** I wish to speak to Senator Forrestall's amendment to the establishment of a registry. You will notice that in Part 3 where it says "...the Agency shall not issue a licence without first holding a hearing." I wonder if Senator Forrestall might consider removing that clause?

**Senator Forrestall:** Senators will notice that I have in brackets that I will invite amendments to that. This is why I have not read the amendments in detail. The senator is quite correct on that.

My third and fourth amendments to the bill deal with the protection of the right of Canadian vessels and crews to have first choice of opportunity to fulfil tasks. The third amendment would require all foreign vessels wishing to engage in Canadian territorial coasting trade activity by way of licences granted to guarantee to obey and observe all of the laws of Canada applicable to a Canadian vessel and crew performing the same task, particularly with respect to laws relating to Manpower and Immigration, Labour, Safety and Ecology. It seems clear to me that at no time should the laws and standards of Canada in these areas be subject to diminishment, simply because a foreign vessel is licenced to carry out a task within Canadian legal jurisdiction.

My fourth and final amendment is again based upon my desire to protect the rights and privileges of Canadian vessel operators and Canadian crews. The amendment calls for the attention within the bill of the 14-day notice requirement

[Traduction]

la demande. Par-dessus tout, il rendrait le processus transparent.

Cette demande de licence se fait après coup et non avant. Nous sommes tous sensibles à l'argument que, dans certains cas, les licences peuvent constituer un obstacle, vu que certains processus seraient retardés. Je propose donc, avec l'aide du sénateur Graham et de son personnel, un amendement supplémentaire que nous étudierons le moment venu.

**Le sénateur Graham:** Vous reviendrez sur chacun des amendements directement?

**Le sénateur Forrestall:** Oui. Je voulais donner un aperçu de ce que je fais. Le président pourra nous aider quand nous étudierons le projet de loi article par article en nous indiquant à quel endroit les amendements devraient être insérés.

**Le président:** Des fonctionnaires du ministère sont parmi nous. Quand aurez terminé votre aperçu, nous pourrons revenir à votre premier amendement. Je demanderai alors aux fonctionnaires de nous donner leur avis et ils pourront recommander l'endroit qui convient le mieux dans le projet de loi proposé. Vous pourriez peut-être poursuivre votre aperçu, puis nous reviendrons au début.

**Le sénateur Graham:** Je voudrais intervenir au sujet de l'amendement du sénateur Forrestall visant à créer un registre. Vous noterez que la troisième partie de cet amendement stipule: «l'Office ne délivre pas de licence sans tenir d'abord une audition». Je me demande si le sénateur Forrestall serait disposé à supprimer cette disposition?

**Le sénateur Forrestall:** Les sénateurs remarqueront que j'ai indiqué entre parenthèses mon désir d'accueillir favorablement les modifications. Voilà pourquoi je n'ai pas lu les amendements en détail. Le sénateur a raison sur ce point.

Mon troisième et mon quatrième amendements au projet de loi portent sur la protection du droit des navires et des équipages canadiens d'avoir le premier choix d'assurer le service. Le troisième amendement exigerait que tous les navires étrangers qui souhaitent se livrer au cabotage dans les eaux territoriales canadiennes et pour qui une licence a été délivrée observent toutes les lois du Canada applicables à un navire et à un équipage canadiens effectuant la même tâche, en particulier les lois sur la main-d'oeuvre et l'immigration, le travail, la sécurité et l'écologie. Il me paraît évident que les lois et les normes canadiennes dans ces domaines ne devraient en aucun cas être relâchées, simplement parce qu'un navire étranger est autorisé à effectuer une tâche relevant de la compétence canadienne.

Mon quatrième et dernier amendement repose lui aussi sur mon désir de protéger les droits et privilèges des exploitants de navires canadiens et des équipages canadiens. Il prévoit un préavis de 14 jours avant la délivrance d'une licence à un



[Text]

before the issuance of the licence to a foreign vessel to perform a Canadian coastal trade task.

It is evident to me—and it has not been shown to be otherwise by any of the presentations made before this committee—that the 14-day period of delay between an application for a foreign vessel for a licence to operate and the granting of that licence, will substantially eliminate the false claims of urgency or sudden opportunity in the Canadian coastal trade task. Few, if any, have been able to substantiate before this committee any single occasion where a task of urgency or sudden opportunity has been lost in the coastal trade area by the inability of a Canadian operator, vessel and crew to either be available or not to be adequate for the task. Indeed, I think we only have one or two suggestions where there might have been some difficulty, or where some minor problem might have been incurred. That is certainly not in the other positive sense.

As the committee will note from the draft amendment, I feel strongly about the retention of the 14-day notice requirement. The only compromise that I would consider is that if the 14-day delay provision were to stay in the bill and provide a useful and constructive purpose, it perhaps could be applied some what as follows: Instead of the 14-day provision being dropped, it could be made to be required specifically to “spot-occurrences,” where a task of urgency or sudden opportunity is governed by a schedule of tonnage or volume. This way we would have orderly criteria on which the administrators of law could base licensing decisions and which would also direct the rights and privileges of Canadian operators and Canadian crews to have the first opportunity to fulfil the task. I tried to offer some kind of alternative to the removal of the 14-day provision from the bill, and I would entertain that proposal if it were of advantage to the department, but not change the principle of the 14-day notice.

Those are a few comments with respect to the amendments. I would be prepared now, as you go through it clause-by-clause and with the assistance of departmental officials, to make sure they are inserted and dealt with at the right place. I have not listed them in any order of priority, other than in my own mind.

**The Chairman:** Here from the department are: Mr. Martin Brennan, Associate Assistant Deputy Minister of Policy and Coordination; Mr. Bruce Bowie, Director of Marine Policy; Mr. Antoine Côté, Senior Advisor Marine Policy; and Mr. Marc A.M. Gauthier, legal counsel to Transport Canada from the Department of Justice.

I would ask the department as we come to each of the amendments of Senator Forrestall, to suggest the area or the

[Traduction]

navire étranger chargé d'assurer un service de cabotage dans les eaux territoriales canadiennes.

Il ne fait aucun doute à mes yeux—et aucun des témoignages entendus par le comité n'a démontré le contraire—qu'une période de 14 jours entre le dépôt d'une demande de licence par un navire étranger et la délivrance de cette licence éliminera en grande partie les fausses allégations d'urgence ou de possibilité soudaine d'activité de cabotage dans les eaux canadiennes. Très peu de témoins s'il en est ont pu indiquer au comité un seul cas où une tâche urgente ou une possibilité soudaine ont été perdues parce qu'un exploitant de navire, un navire et un équipage canadiens n'étaient pas libres ni adaptés pour effectuer la tâche. De fait, je pense qu'il n'y a eu qu'une ou deux indications de situations ayant posé des difficultés ou occasionné des problèmes mineurs. Cela ne confirme certainement pas un besoin à cet égard.

Comme le comité le constatera à la lecture de l'ébauche d'amendement, je recommande fortement le maintien du préavis de 14 jours. Le seul compromis que je considérerais serait que, si la disposition relative au délai de 14 jours reste dans le projet de loi et joue un rôle constructif et utile, on pourrait peut-être l'appliquer un peu comme ceci: au lieu de supprimer le délai de 14 jours, on pourrait stipuler que ce délai s'applique expressément aux situations exceptionnelles, lorsqu'une tâche urgente ou une possibilité soudaine sont assujetties à des exigences concernant le tonnage ou le volume. De cette façon, nous aurions des critères ordonnés sur lesquels les administrateurs de la loi pourraient fonder leurs décisions relatives aux licences et des critères qui régiraient également les droits et les privilèges des exploitants et des équipages canadiens d'avoir priorité pour l'exécution de la tâche. J'ai essayé de fournir une espèce de solution de rechange à l'abolition du délai de 14 jours et je considérerais cette proposition si elle avantagerait le ministère mais ne changerait pas le principe du préavis de 14 jours.

Voilà quelques remarques au sujet des amendements. Je suis maintenant prêt, à mesure que vous ferez l'étude article par article et avec l'aide des fonctionnaires du ministère, à m'assurer que ces amendements sont insérés au bon endroit et étudiés. Je ne les ai pas placés en ordre de priorité, sinon dans mon esprit.

**Le président:** Les représentants du ministère sont M. Martin Brennan, sous-ministre adjoint associé, Politiques et coordination; M. Bruce Bowie, directeur, Politique maritime; M. Antoine Côté, conseiller principal, Politique maritime; et M. Marc A.M. Gauthier, conseiller juridique à Transports Canada du ministère de la Justice.

Quand nous étudierons chacun des amendements du sénateur Forrestall, je demanderais aux fonctionnaires de proposer

[Text]

clause where the amendments may appropriately be inserted or amended.

Shall the short title and clause 1 stand?

**Honourable Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 2 carry?

**Senator Forrestall:** Mr. Chairman, could we stand clause 2 because there may be some language that might affect the interpretation or the interpretation might affect the language.

**The Chairman:** Very well. Shall clause 3 carry? This is where the registry should be. Mr. Brennan do you and your officials have anything to say on that?

**Mr. Martin Brennan, Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination, Department of Transport:** If there were to be mention of a register, this might be an appropriate place for it. Our drafting expert is Mr. Gauthier. I do not know whether you are prepared to entertain comments on the proposal for a register.

**The Chairman:** Sure.

**Mr. Brennan:** We would suggest that a register does exist, that the National Transportation Agency keeps a computerized list of all the Canadian ships available for the coasting trade. It has to do this as part of its administration of the waiver system. So we would be putting into law something which is common practice. Mr. Côté used to administer the system under the Canadian Transport Commission prior to the passing of the National Transportation Act. That system has existed for many years based essentially on that type of information.

**Senator Graham:** What you are saying is that it exists but not in law. If we did put it in law, it would not detract or take away from the actual existence of what is there now.

**Mr. Brennan:** That would be my impression.

**Senator Graham:** So it would not complicate matters for you if we put it in law?

**Mr. Brennan:** I do not see that but perhaps Mr. Gauthier might comment as the drafting expert.

**Mr. Marc A.M. Gauthier, Department of Justice, Legal Counsel to Transport Canada:** Thank you. I want to thank Mr. Brennan for styling me as the drafting expert. We do have in the department drafters who have had a hand in this, but who are not present. However, for the benefit of the committee, I would have no difficulty in putting that clause where it has been suggested. An alternative could be in the area of clauses 8 to 10, which deal with administrative matters. Either place would be acceptable.

**Senator Forrestall:** Either place is all right with me. I thought that it had stood on its own somewhere around clause 3. Clause 8 is fine. My understanding of the list that exists is

[Traduction]

un endroit ou un article où les amendements pourraient être insérés ou modifiés.

Le titre abrégé et l'article 1 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** L'article 2 est-il adopté?

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le président, pourrions-nous reporter l'étude de l'article 2 parce qu'il se pourrait que la formulation influence les définitions et vice versa.

**Le président:** Très bien. L'article 3 est-il adopté? C'est à cet endroit qu'il faudrait parler du registre. Monsieur Brennan, avez-vous des commentaires à ce sujet, vous et vos collègues?

**M. Martin Brennan, sous-ministre adjoint associé, Politiques et coordination, ministère des Transports:** S'il faut mentionner un registre, ce serait peut-être l'endroit qui conviendrait le mieux. Notre expert en rédaction des lois est M. Gauthier. Je ne sais pas si vous êtes disposés à entendre des remarques au sujet de la proposition d'un registre.

**Le président:** Bien entendu.

**M. Brennan:** Nous proposerions qu'il existe un registre, que l'Office national des transports tienne à jour une liste informatisée de tous les navires canadiens pouvant se livrer au cabotage. L'Office s'en chargera dans le cadre de son administration du régime des licences. Nous intégrerions donc dans la loi une pratique courante. M. Côté administrait ce régime à la Commission canadienne des transports avant l'adoption de la Loi sur les transports nationaux. Ce régime existe depuis de nombreuses années et se fonde sur ce genre de renseignements.

**Le sénateur Graham:** Vous affirmez qu'il existe, mais qu'il n'est pas prévu par la loi. Le prévoir dans la loi ne changerait rien à ce qui existe actuellement.

**M. Brennan:** C'est mon impression.

**Le sénateur Graham:** Cela ne compliquerait pas les choses pour vous si nous en faisons une disposition légale?

**M. Brennan:** Je ne le crois pas, mais M. Gauthier pourrait peut-être en parler, à titre d'expert en rédaction de lois.

**M. Marc A.M. Gauthier, ministère de la Justice, conseiller juridique à Transports Canada:** Merci. Je tiens à remercier M. Brennan de me qualifier d'expert en rédaction de lois. Il y a au ministère des rédacteurs qui ont travaillé à ce projet de loi, mais ils ne sont pas ici. Toutefois, pour répondre au comité, je n'aurais aucune difficulté à insérer l'article là où on propose de le faire. Une autre solution consisterait à l'ajouter vers les articles 8 à 10, qui portent sur les questions administratives. Les deux endroits seraient acceptables.

**Le sénateur Forrestall:** Je n'ai pas de préférence. Je pensais que ce pourrait être un article distinct, près de l'article 3. L'article 8 convient aussi. Si je comprends bien la liste exis-



[Text]

that it is a registry of Canadian vessels not specifically put together for purposes of dealing with waivers, but for general purposes. The registry that I would hope would evolve would include a list of Canadian vessels, their uniqueness, their application to specific activities—for example, lumber, logs, salt, seaway lock size, that specific information that makes transparent whether or not a suitable ship is available. The name of the vessel does not indicate whether it is suitable to other than the lay person.

**Mr. Bruce Bowie, Director, Marine Policy, Department of Transport:** The amendment suggests that the agency shall forthwith communicate the request to all owners and operators and essentially everyone who is on the registry. The current practice that has worked for a number of years has been that the communications is with those owners and operators that have a ship of the type of capability required for the specific task.

**The Chairman:** So you are objecting to the word "all".

**Mr. Bowie:** Certainly the current practice is to communicate with operators who might be able to service that need, rather than with all operators. With regard to the third amendment, which suggests that a hearing be held before the issuance of a licence, it is felt that the existing system where the NTA is communicating with all potential operators has worked quite well in the past and to add a hearing process would complicate the process and create undue delays in making decisions about it. The current system has worked well.

**Senator Graham:** I think Senator Forrestall is prepared to delete that step.

**Senator Forrestall:** Could I move the amendment? There was some comment about whether it should be clause 3 or clause 8. Do you have a preference?

If not, then may I move that in either clause 3 or clause 8 that:

(1) The Agency shall establish a list of owners/or operators of Canadian ships which may be used in the coasting trade and maritime unions representing the employees on Canadian vessels.

(2) Upon receiving an application for the issuance of a licence the agency shall forthwith communicate the request to such appropriate owners/or operators and unions listed in this registry to determine whether a Canadian ship would be available.

(3) when an interested person furnishes details to the Agency of a Canadian ship that is available and suitable;—

[Traduction]

tante, il s'agit d'un registre des navires canadiens qui n'est pas créé expressément aux fins des licences, mais plutôt à des fins générales. Le registre qui serait mis sur pied inclurait, je l'espère, une liste des navires canadiens, leurs caractéristiques particulières, leur application à des activités précises—par exemple, le bois d'oeuvre, les grumes, le sel—la longueur des écluses, ce genre de renseignements précis qui permettent de savoir immédiatement si un navire adapté est disponible. Le nom du navire n'indique pas si le navire convient, sauf aux experts.

**M. Bruce Bowie, directeur, Politique maritime, ministère des Transports:** L'amendement fait croire que l'Office devra désormais communiquer la demande à tous les propriétaires et exploitants et, au fond, à tous ceux qui figurent dans le registre. La pratique actuelle, qui fonctionne depuis un certain nombre d'années, consiste à communiquer la demande aux propriétaires et aux exploitants qui ont un navire du type capable d'exécuter la tâche en question.

**Le président:** Par conséquent, vous vous opposez au mot «tous».

**M. Bowie:** La pratique actuelle consiste certainement à communiquer uniquement avec les exploitants susceptibles d'assurer le service demandé au lieu de communiquer avec tous les exploitants. En ce qui concerne le troisième amendement, qui prévoit la tenue d'une audition avant la délivrance d'une licence, nous pensons que le régime actuel selon lequel l'ONT communique avec tous les exploitants éventuels a fonctionné assez bien par le passé et qu'ajouter un processus d'audition compliquerait les formalités et retarderait indûment les décisions. Le régime actuel fonctionne bien.

**Le sénateur Graham:** Je pense que le sénateur Forrestall est disposé à renoncer à cette étape.

**Le sénateur Forrestall:** Puis-je proposer l'amendement? On s'est demandé s'il vaut mieux l'ajouter à l'article 3 ou à l'article 8. Avez-vous une préférence?

Sinon, je propose que, à l'article 3 ou à l'article 8, on ajoute ce qui suit:

(1) L'Office doit établir un registre des propriétaires ou des exploitants de navires canadiens pouvant se livrer au cabotage et des syndicats des gens de mer représentant les employés travaillant sur les bateaux canadiens.

(2) Sur réception d'une demande de licence, l'Office doit immédiatement communiquer la demande aux propriétaires ou exploitants et aux syndicats pertinents figurant sur le registre pour déterminer si un navire canadien est libre.

(3) Quand une personne intéressée fournit à l'Office des renseignements sur un navire canadien libre et convenant à l'activité demandée,—

[Text]

How do I take that sentence and make sense of it? Pardon me for a moment.

—the Agency shall hold a hearing if requested and only after determining that a Canadian ship is not available or suitable.

(4) At the end of each month the agency shall publish in the *Canada Gazette* a list of all licences given with details of the type of vessel, period of time granted, and type of voyage entailed.

**The Chairman:** Honourable senators, you have heard the motion in amendment as proposed by Senator Forrestall. You will note that in paragraph (2) he changed the word "all" to "such appropriate" and you will note the change in language in (3) and the addition of (4). All those in favour of the amendment raise their right-hand. All those opposed to the amendment raise their right hand.

The amendment carries.

**Mr. Bowie:** Mr. Chairman if I could point out a technicality with regard to (3). It is not the agency that issues the licence, it is the Minister of Revenue, so there is a certain difficulty in requiring that the two bodies in fact issue the licence.

**Senator Forrestall:** I knew that. That is my fault and I apologize for it. That is a technical wording that can be changed to the minister from the agency.

**Mr. Bowie:** That kind of wording is already included in the clause with respect to the Minister of Revenue. He already has that obligation, to ensure that there is no Canadian ship suitable and available. So the suggestion would be that that particular aspect of the amendment is covered.

**Senator Rossiter:** I am concerned that if the NTA is already keeping some type of registry, is there not some coverage in the act which set up the NTA? Perhaps Mr. Côté could give us a description of how the NTA keeps the registry just for information.

**Mr. Antoine Côté, Senior Advisor, Marine Policy, Department of Transport:** The NTA has all Canadian ships of 100 gross tonnes and over on computer—including the length, depth and breadth of the ship where she operates, the type of ship, the contact person, everything that is asked to be noted for that company. As soon as an application is requested they match the requirements and ask the computer to give them a print out of all the ships that meet those requirements, along with the pertinent information on that ship. It has been in existence since the 1960s and they are keeping that up to date through a close relation with the actual registry of shipping kept by the Coast Guard. There is a continuous relationship between the two.

[Traduction]

Comment dois-je présenter cette phrase pour qu'elle ait du sens? Pardonnez-moi un instant.

— l'Office tient une audition si on en fait la demande et uniquement après avoir établi qu'aucun navire canadien n'est libre ni convenable.

(4) À la fin de chaque mois, l'Office publie dans la *Gazette du Canada*, la liste de toutes les licences accordées et les détails concernant le type de navire visé, la durée de validité de la licence et le type de voyage en cause.

**Le président:** Honorables sénateurs, vous avez entendu la motion concernant l'amendement proposé par le sénateur Forrestall. Vous remarquerez qu'au paragraphe (2), il a remplacé «tous» par «pertinents» et noterez également le libellé différent au paragraphe (3) ainsi que l'ajout du paragraphe (4). Que tous les membres en faveur de l'amendement lèvent la main droite. Que ceux qui s'opposent à l'amendement lèvent la main droite.

L'amendement est adopté.

**M. Bowie:** Monsieur le président, j'aimerais soulever une question technique au sujet du paragraphe (3). Ce n'est pas l'Office qui délivre la licence mais bien le ministère du Revenu. Par conséquent, il est un peu difficile d'exiger que les deux organismes délivrent la licence.

**Le sénateur Forrestall:** Je le savais. C'est ma faute et je vous prie de m'excuser. C'est une formulation technique qu'on peut changer en remplaçant «Office» par «ministre».

**M. Bowie:** Ce genre de formulation existe déjà dans l'article relatif au ministre du Revenu. Le ministre est déjà tenu de s'assurer qu'aucun navire canadien n'est disponible. Nous pensons donc que cet aspect de l'amendement est superflu.

**Le sénateur Rossiter:** Si l'ONT tient déjà un certain type de registre, n'en est-il pas déjà question dans la loi qui le régit? M. Côté pourrait peut-être nous décrire comment l'ONT tient le registre, simplement à titre de renseignement.

**M. Antoine Côté, conseiller principal, Politique maritime, ministère des Transports:** L'ONT tient un registre informatisé sur tous les navires de 100 tonnes brutes ou plus—y compris la longueur, la profondeur et la largeur du navire, l'endroit où il navigue, le type de navire, la personne-ressource, tout ce qu'il faut noter pour la société en question. Dès que quelqu'un fait une demande, on sort un imprimé dressant la liste de tous les navires qui répondent aux exigences et fournissant les renseignements pertinents sur ces navires. Le registre existe depuis les années 60 et il est mis à jour grâce à des liens étroits avec le registre de la marine marchande que tient la Garde côtière. Il y a un lien permanent entre les deux.



[Text]

They are always up to date.

**Senator Rossiter:** Does the NTA set out the requirements for this registry, this compilation of ships? Is it not set out in something else?

**Mr. Côté:** Not to my knowledge.

**Mr. Brennan:** Mr. Chairman and senators, it is not set out in the National Transportation Act. Simply for the purpose of administering the existing law, one has to build a system like this because existing law, which is part of the Canada Shipping Act, requires that a process such as this be administered. The only way it can be done is to have a system which the CTC, and now the National Transportation Agency, has built up over time.

**Senator Forrestall:** Substantially it adds nothing, it only makes it more transparent. It makes people pause and reflect on the fact that somebody, at some point, will be looking over their shoulder at actions they have taken in the past. It is to establish in law. It is not something that one can say, "I do not care about that regulation. I am going to ignore it." One must be cognizant and aware of the fact that the list exists and it better be adhered to. It gives a transparency and an assurance that no one is playing games. It removes a fear, particularly in the minds of the unions and the craft guilds, that they will not be treated unfairly.

In any event, we have dealt with the amendment.

**The Chairman:** So clause 3 has carried with amendment.

Before moving on to clause 4, I would like to ask Mr. Brennan and his associates: when you see in your judgment the appropriate section of the bill where Senator Forrestall's amendments shall be made, I would be grateful if you could let us know.

**Mr. Bowie:** Is this amendment intended to go in clause 8? Is that where it was moved?

**The Chairman:** I heard Senator Forrestall move it for clause 3.

**Mr. Bowie:** Certainly, from our perspective, clause 8 would appear to be the most appropriate.

**The Chairman:** Mr. Bowie, perhaps you could restate your point.

**Mr. Bowie:** Clause 8 would perhaps be a more appropriate location for this particular amendment. Perhaps I could add a further comment that might provide some comfort to Senator Forrestall.

Under the existing system, the NTA is simply required to provide advice to the Minister of National Revenue with respect to the suitability and availability of a Canadian ship. In this bill we recognize that we wanted to be able to hold the

[Traduction]

Les données sont toujours à jour.

**Le sénateur Rossiter:** L'ONT fixe-t-il les exigences relatives à ce registre, à cette compilation des navires? Les exigences sont-elles fixées ailleurs?

**M. Côté:** Pas à ma connaissance.

**M. Brennan:** Monsieur le président, messieurs les sénateurs, les exigences ne sont pas fixées dans la Loi sur les transports nationaux. Aux fins de l'administration la législation actuelle, il faut créer un système de ce genre parce que la Loi sur la marine marchande exige qu'un processus de ce genre soit administré. Le seul moyen d'y parvenir consiste à mettre sur pied un système comme celui que la CCT et, désormais, l'Office national des transports, a bâti au fil des années.

**Le sénateur Forrestall:** Au fond, cela n'ajoute rien. On rend simplement le processus plus transparent. On oblige les gens à s'arrêter et à réfléchir au fait que quelqu'un examinera un jour leurs actes passés. On le stipule dans la loi. Personne ne peut se fier au règlement, ne pas en tenir compte. Il faut savoir que la liste existe et qu'il vaut mieux la respecter. On rend le processus transparent et on donne l'assurance que personne ne peut manigancer. On élimine la crainte, surtout dans l'esprit des syndicats et des guildes, d'être traité injustement.

Quoi qu'il en soit, le sort de l'amendement est réglé.

**Le président:** Par conséquent, l'article 3 amendé est adopté.

Avant de passer à l'article 4, j'aimerais demander à M. Brennan et à ses collègues de nous indiquer au fur et à mesure l'endroit qui, selon eux, conviendrait le mieux pour l'insertion des amendements de M. Forrestall.

**M. Bowie:** Cet amendement ira-t-il à l'article 8? En avez-vous décidé ainsi?

**Le président:** J'ai entendu le sénateur Forrestall le proposer à l'article 3.

**M. Bowie:** Selon nous, l'article 8 conviendrait certainement mieux.

**Le président:** Vous pourriez peut-être reprendre vos explications, monsieur Bowie.

**M. Bowie:** L'article 8 conviendrait peut-être mieux à cet amendement. Je pourrais peut-être ajouter une autre remarque susceptible de rassurer un peu le sénateur Forrestall.

Dans le régime actuel, l'ONT doit simplement conseiller le ministre du Revenu national quant aux navires canadiens disponibles et convenables. Dans le projet de loi, nous reconnaissons que nous voulons tenir l'ONT responsable de cette déci-

[Text]

NTA accountable for that particular decision. I believe that is essentially where Senator Forrestall is coming from, to hold the NTA accountable for that particular decision, which is why, under clause 8(1), it clearly identifies the function of the agency to make that determination and thus makes it accountable for that determination. Anyone who does not agree with that particular determination has the full mechanisms within the National Transportation Act to appeal that decision.

We feel that the objective of accountability is achieved in clause 8. That is where they are required to have this information system in order to back up that accountability.

**Senator Rossiter:** Does clause 10 not also set it out?

**Senator Forrestall:** Mr. Chairman, clause 8 is fine. I have no problem at all. If you want me to withdraw it, I will.

**Senator Sylvain:** There is question from Senator Rossiter.

**Senator Rossiter:** Clause 10 states:

In order to carry out its function under this Act the [National Transportation] Agency may collect information and keep records concerning the characteristics and uses of Canadian ships and non-duty paid ships.

**The Chairman:** Mr. Brennan, what do you say to that?

**Mr. Brennan:** That was the philosophy behind that particular clause.

**Senator Forrestall:** I do not think so, Mr. Brennan. I respectfully disagree with you. There is another reason and purpose for this.

**Mr. Brennan:** One has to have that type of information to administer the act. We thought that filled the purpose.

**The Chairman:** Senator Forrestall, clause 3 carried with amendment, but are you now suggesting that you would like to withdraw it and have it in clause 8, 9 or 10?

**Senator Forrestall:** I do not want to withdraw it at all, but if it is the wish of the committee and the advice of departmental officials that it would be more appropriate in clause 8, and if we have a procedure that allows us to do that, I am quite amenable. I am sure the seconder would be as well.

**The Chairman:** We are the masters of our own rules, senators. What is your wish? What shall we do? What is it your wish, Senator Molgat?

[Traduction]

sion. Je crois que c'est ce qui inspire M. Forrestall. Il veut tenir l'ONT responsable de cette décision particulière et c'est pourquoi, le paragraphe 8(1) stipule clairement que l'Office est chargé de procéder à cette détermination et en est donc responsable. Quiconque n'est pas d'accord peut recourir à l'ensemble des mécanismes prévus par la Loi sur les transports nationaux pour interjeter appel.

Nous pensons que l'objectif de responsabilisation est atteint à l'article 8. C'est la raison pour laquelle l'Office doit posséder ce système d'information, afin d'appuyer cette responsabilité.

**Le sénateur Rossiter:** L'article 10 ne fait pas double emploi?

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le président, l'article 8 me convient. Cela ne me dérange pas du tout. Si vous voulez que je retire ma proposition, je le ferai.

**Le sénateur Sylvain:** Le sénateur Rossiter a posé une question.

**Le sénateur Rossiter:** L'article 10 stipule:

L'Office [national des transports] peut, pour s'acquitter de sa mission sous le régime de la présente loi, recueillir des renseignements et établir des dossiers sur les caractéristiques des navires canadiens et des navires non dédouanés ainsi que sur leur utilisation.

**Le président:** Qu'en dites-vous, monsieur Brennan?

**M. Brennan:** C'est le principe qui sous-tend cet article.

**Le sénateur Forrestall:** Je ne crois pas, monsieur Brennan. Je ne suis pas d'accord avec vous. Il y a une autre raison et un autre objectif.

**M. Brennan:** Il faut posséder ce genre d'information pour administrer la loi. Nous pensons que cet article atteignait cet objectif.

**Le président:** Sénateur Forrestall, l'article 3 a été adopté après amendement, mais laissez-vous entendre maintenant que vous aimeriez le retirer et insérer votre amendement à l'article 8, 9 ou 10?

**Le sénateur Forrestall:** Je ne veux nullement le retirer, mais si tel est le souhait du comité, si, de l'avis des fonctionnaires, l'amendement conviendrait mieux à l'article 8 et si une procédure nous permet de le faire, je suis plutôt raisonnable. Je suis convaincu que le sénateur qui a appuyé la proposition le serait aussi.

**Le président:** Nous définissons nos propres règles, sénateurs. Est-ce votre désir? Que devons-nous faire? Que souhaitez-vous, sénateur Molgat?



[Text]

**Senator Forrestall:** I have moved the amendment, could we simply withdraw it, stand it for the time being, and fit it in where it is proper?

**Senator Molgat:** Fit it in where it properly belongs.

**Senator Graham:** As long as it is understood that that amendment is already passed and that we are not going to vote on it again when we come to clause 8.

**The Chairman:** Is that agreed? The Clerk has stated that it may not be possible.

**Senator Forrestall:** I do not think it is possible.

**The Chairman:** The advice I have received is that it has to be withdrawn and moved again.

**Mr. Denis Robert, the Clerk of the Committee:** By unanimous consent then it is put again, senator, if you want to follow procedure.

**The Chairman:** Mr. Audcent, what is the rule? Clause 3 carried with amendment and the departmental officials said that the amendment should have been on clause 8. Senator Forrestall is prepared to withdraw it, but on withdrawing it and putting it in clause 8, do we have to vote again on the amendment?

**Mr. Mark Audcent, Assistant Law Clerk and Parliamentary Counsel:** Senator, you could proceed by unanimous consent as masters of your own proceeding. If you do not have unanimous consent, you would have to proceed by a formal withdrawal.

**Senator Gigantès:** Mr. Chairman, I move that we vote now to move this amendment to clause 8 and that we will approve clause 8 only if it includes this amendment.

**The Chairman:** All those in favour, raise their right hand. Contrary, raise their right hand.

The motion is carried.

Now we move to clause 4. Shall clause 4 carry? Again I remind Mr. Brennan and his associates that Senator Forrestall has asked for you, the department, to give an indication of where his remaining three amendments may come in this bill.

Shall clause 4 carry?

Agreed.

Shall clause 5 carry?

Agreed.

**Mr. Bowie:** May I ask Senator Forrestall, in terms of the 14-day delay, where he would intend to put it. It may perhaps be most appropriate in clauses 5 or 6.

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** J'ai proposé l'amendement. Pourrions-nous simplement le retirer, le mettre de côté pour l'instant et l'insérer à l'endroit qui convient?

**Le sénateur Molgat:** Plaçons-le là où il doit aller.

**Le sénateur Graham:** Dans la mesure où il est entendu que l'amendement est déjà adopté et que nous ne le mettrons plus aux voix quand nous arriverons à l'article 8.

**Le président:** Êtes-vous d'accord? Le greffier indique que ce n'est peut-être pas possible.

**Le sénateur Forrestall:** Je ne crois pas que ce soit possible.

**Le président:** On m'informe qu'il faut le retirer et le proposer à nouveau.

**M. Denis Robert, greffier du comité:** Il faut le proposer à nouveau par consentement unanime, sénateur, si vous voulez observer le règlement.

**Le président:** Monsieur Audcent, quelle est la règle? L'article 3 a été adopté après amendement et les fonctionnaires affirment que l'amendement aurait dû porter sur l'article 8. Le sénateur Forrestall est disposé à retirer son amendement, mais s'il le fait et propose l'insertion à l'article 8, devons-nous mettre l'amendement aux voix une autre fois?

**M. Mark Audcent, légiste adjoint et conseiller parlementaire:** Sénateur, vous pourriez procéder par consentement unanime, puisque vous êtes maîtres de votre procédure. Sans consentement unanime, il faudrait un retrait officiel.

**Le sénateur Gigantès:** Monsieur le président, je propose que nous votions maintenant de proposer cet amendement à l'article 8 et de n'approuver l'article 8 que s'il contient cet amendement.

**Le président:** Tous ceux en faveur, levez la main droite. Ceux qui sont contre, levez la main droite.

La motion est adoptée.

Passons maintenant à l'article 4. L'article 4 est-il adopté? Une fois de plus, je rappelle à M. Brennan et à ses collègues que M. Forrestall vous a demandé de nous indiquer l'endroit où il conviendrait d'insérer ses trois autres amendements.

L'article 4 est-il adopté?

D'accord.

L'article 5 est-il adopté?

D'accord.

**M. Bowie:** Puis-je demander au sénateur Forrestall à quel endroit il voudrait insérer son amendement au sujet du délai de 14 jours? L'article 5 ou 6 conviendrait peut-être très bien.

[Text]

**Senator Forrestall:** I was going to suggest in clause 6. I was wondering whether it should not go back to clause 5. Clause 6 is what I had in mind; it could be become clause 5(2).

**Mr. Bowie:** Justice has advised me that clause 6 seems to be the appropriate place.

**The Chairman:** Shall clause 5 carry?

Carried.

**The Chairman:** On clause 6, Senator Forrestall, do you wish to make an amendment?

**Senator Forrestall:** Mr. Chairman, I move that clause 6 be amended by adding:

(1) The Minister shall not consider an application under Section 4 or 5 that is made less than 14 days before the provision of the service or the performance of the activity described in the application is intended to commence.

(2) The Governor in Council may make regulations prescribing special circumstances which may be taken into account to reduce the delay set out in sub-section (1) and the Minister may issue the license if the 14 [day] delay is not met provided that the said special circumstances have been proven to exist.

**The Chairman:** It has been moved that clause 6 be amended. Perhaps before we vote, the departmental officials would like to comment on the amendment.

**Mr. Brennan:** Mr. Chairman and senators, we would like to point out that there has never been a 14-day waiting period in the whole history of the administration of the coasting trade.

**Senator Forrestall:** It used to be a lot more, did it not?

**Mr. Brennan:** No. It used to be a lot more when it took time, but there was never any mandatory period, certainly not in recent years. The business community tells us that if the 14-day period is instituted, there would be losses of opportunity to move certain cargo at certain times. In recent years, typically the total number of waivers granted in the course of a year have been approximately 50 out of thousands of coastal movements. In fact, less than one per cent of domestic traffic between ports in Canada is moved by foreign-flag vessels. The number of waivers actually granted to allow foreign-flag vessels is very small.

In terms of the procedure used in granting waivers, some of these vary between two or three days for a situation where it is urgent, where there is no Canadian ship available to move a cargo and a cargo has to be moved early, to several days where a more intensive search procedure is put in place by the National Transportation Agency. Certain waivers are in fact refused.

[Traduction]

**Le sénateur Forrestall:** J'allais proposer l'article 6. Je me demande s'il ne vaudrait pas mieux revenir à l'article 5. J'avais d'abord pensé à l'article 6, mais l'amendement pourrait devenir le paragraphe 5(2).

**M. Bowie:** Le représentant de la Justice m'informe que l'article 6 semble être le bon endroit.

**Le président:** L'article 5 est-il adopté?

Adopté.

**Le président:** Sénateur Forrestall, souhaitez-vous proposer un amendement à l'article 6?

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le président, je propose que l'article 6 soit amendé par l'ajout de ce qui suit:

(1) Le ministre n'étudie aucune demande présentée en vertu de l'article 4 ou 5 moins de quatorze jours avant le commencement prévu du service ou de l'activité visé dans la demande.

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, déterminer les circonstances particulières pouvant être prises en considération dans le but de réduire le délai prévu au paragraphe (1) et le ministre peut délivrer la licence sans respecter le délai de quatorze jours pourvu que lesdites circonstances particulières soient réputées exister.

**Le président:** Il a été proposé d'amender l'article 6. Avant que nous votions, les fonctionnaires veulent peut-être commenter l'amendement.

**M. Brennan:** Monsieur le président, messieurs les sénateurs, nous aimerions souligner qu'il n'y a jamais eu de période d'attente de 14 jours dans toute l'histoire de l'administration du cabotage.

**Le sénateur Forrestall:** La période était beaucoup plus longue, n'est-ce pas?

**M. Brennan:** Non. Elle était beaucoup plus longue quand il le fallait, mais il n'y a jamais eu de période obligatoire, certainement pas ces dernières années. Les entreprises nous affirment que si la période de 14 jours est instaurée, certaines occasions de transporter du fret seront perdues de temps à autres. Ces dernières années, le nombre total de licences délivrées dans le cours d'une année a été d'environ 50 par 1 000 déplacements. De fait, moins de 1 p. 100 du trafic intérieur entre les ports canadiens est effectué par des navires battant pavillon étranger. Le nombre de licences délivrées à des navires étrangers est très faible.

Le délai d'attribution des licences varie parfois de deux à trois jours en cas de situation urgente, lorsqu'aucun navire canadien n'est disponible et que le fret doit être transporté rapidement, à une période beaucoup plus longue lorsque l'Office national des transports doit effectuer une recherche plus intensive. Certaines licences sont même refusées.



[Text]

The opposition from the shipping community to this particular clause has been widespread and we have felt it is not necessary. Perhaps Mr. Bowie could say a word or two.

**Mr. Bowie:** Perhaps I could elaborate on Mr. Brennan's last comment. During the hearings in the other place and the Senate committee, there were a number of organizations, notably the Atlantic Provinces Transportation Commission, the Canadian Offshore Vessel Owners Association, the Council of Forest Industries, the Shipping Federation of Canada and the Chamber of Shipping of British Columbia which, in either oral or written representations to the committee, provided concrete examples of situations where a 14-day clause might either frustrate commercial efficiency or reduce job opportunities for Canadian seafarers by impeding the use of specialized vessels that are not available in Canada, by creating lost trade opportunities, and by resulting in the movement of these goods by other modes instead of by the water.

In 1991 we provided some information to the committee with respect to the experience with the waiver system. An analysis of those figures is quite telling and quite important with respect to the introduction of this 14-day clause. We see in the introduction of those temporary permits that over half of the cases where foreign ships were issued temporary permits to operate in the coasting trade, Canadian seafarers were working on those ships.

It is felt that, by making it more difficult and restrictive for the entry of ships into the coasting trade, a number of initiatives would not be pursued by the various operators.

They would go to another mode or a certain trade opportunity would be lost, and this would result in less jobs for Canadian seafarers. This is certainly why we are concerned about the introduction of this clause and the additional restrictions that it might place on the operations in the coasting trade.

**The Chairman:** Senator Graham.

**Senator Graham:** Thank you, Mr. Chairman. You will recall that the earlier C-52, which died on the Order Paper, indeed had a 14-day waiting period between the request of a shipper for a waiver and the granting of a licence. I attended all of the hearings, and I heard the witnesses when they were questioned as to the number of times that they were inconvenienced. The witness just mentioned APTC, the offshore people and so on. They were able to give very few concrete examples; it would be one or two. I think the overall interests of shippers and the Canadians who work on these ships would best be served by including this 14-day waiver period. I support Senator Forrestall's motion.

[Traduction]

L'opposition des armateurs à cet article est généralisée et nous avons jugé cet article inutile. M. Bowie pourrait peut-être ajouter quelques mots.

**M. Bowie:** Je pourrais peut-être entrer dans les détails au sujet de la dernière remarque de M. Brennan. Pendant les audiences à l'autre endroit, un certain nombre d'organisations, notamment la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, la Canadian Offshore Vessel Owners Association, le Conseil des industries forestières, la Fédération maritime du Canada et la Chamber of Shipping of British Columbia, ont fourni au comité dans leurs exposés oraux ou dans leurs mémoires des exemples concrets de situation où un délai de 14 jours pourrait nuire à l'efficacité commerciale ou réduire les possibilités d'emploi pour les marins canadiens en empêchant l'utilisation de navires spécialisés qui n'existent pas au Canada, en faisant perdre des débouchés commerciaux et en provoquant le transport de ces marchandises par d'autres moyens que le transport maritime.

En 1991, nous avons fourni au comité des renseignements sur les résultats du régime des licences. L'analyse de ces chiffres est assez révélatrice et plutôt importante dans le contexte de cet article prévoyant un délai de 14 jours. Après avoir instauré ces permis temporaires, nous avons constaté que, dans plus de la moitié des cas où des navires étrangers ont obtenu un permis temporaire de cabotage, des marins canadiens travaillaient à bord de ces navires.

On croit que, en rendant plus difficile et plus limité l'accès aux navires étrangers dans le domaine du cabotage, divers exploitants pourraient renoncer à certaines activités.

Ils choisiraient un autre moyen de transport ou un débouché commercial disparaîtrait, ce qui ferait perdre des emplois aux marins canadiens. C'est certainement ce qui explique notre inquiétude à propos de l'ajout de cet article et des restrictions supplémentaires qu'il pourrait imposer aux opérations de cabotage.

**Le président:** Sénateur Graham.

**Le sénateur Graham:** Merci, monsieur le président. Vous vous rappellerez que le projet de loi C-52, mort au Feuilleton, prévoyait une période d'attente de 14 jours entre la date de la demande de licence d'un transporteur et l'attribution de la licence. J'ai assisté à toutes les audiences, et j'ai entendu les témoins interrogés sur le nombre de fois où ils avaient subi des désagréments. Le témoin vient de mentionner la CTPA, les propriétaires de navires hauturiers etc. Ils ont pu donner très peu d'exemples concrets; peut-être un ou deux. Je pense que, dans l'ensemble, les intérêts des armateurs canadiens et des Canadiens qui travaillent sur ces navires seraient mieux servis si ce délai de 14 jours existait. J'appuie la motion du sénateur Forrestall.

[Text]

**The Chairman:** Yes. Senator Forrestall, and then I will go to Mr. Bowie.

**Senator Forrestall:** With due respect, I like to have the last kick at the cat. I just want to make an observation and then pose the question to the witnesses. I do not want to sound like a lawyer, because that is the last thing in the world that I am. Is it not also true that the vast majority of the witnesses that came in front of us are in fact not only representative of Canadian interests, but the vast majority are agents in Canada for foreign-owned foreign-registered vessels that have a bit of a conflict of interest here? They do have a bit of a conflict.

**The Chairman:** Mr. Bowie.

**Mr. Bowie:** Certainly in terms of the level of inconvenience by the existing system and the responses, there were very few examples indicated where operators were inconvenienced by the existing system, but I would certainly like to remind the committee the existing system did not include the 14-day clause. My comments were relating to the fact that if there was a 14-day clause, there are a number of licences that would be issued under the current system that would not be issued under the previous system.

I just want to come back to a particular example that was brought up by one of the witnesses, the *Boa Coral*, a ship that operates in the offshore of Nova Scotia. The *Boa Coral* is a Bahamian flagship, but in fact it employs 100 per cent Canadian seafarers. There are a lot those examples in the coasting trade. The example that was quoted was that even though the NTA had determined after a couple of days there was no ship suitable in responding to the particular trade that the *Boa Coral* was applying for, the NTA—and they do this as a matter of course—wanted to be absolutely sure that there could be no Canadian ship available to provide that. In fact, in that case they delayed the decision for another two weeks because one ship operator said he might be able to have a ship there to do that particular activity. As it turned out, there was no way that a Canadian ship could be made available for that particular activity, but those Canadian seafarers sat on the dock waiting that additional two-week period while that extra review was undertaken.

What we are suggesting is that if 14 days is a regular feature in terms of applications of that nature, then there will be more seamen sitting on the dock waiting for that mandatory period when it has already been demonstrated there is no ship available to provide the service.

**The Chairman:** Senator Perrault.

**Senator Perrault:** Has any thought been given to reducing it to seven days or striking a compromise here?

**The Chairman:** Mr. Brennan.

[Traduction]

**Le président:** D'accord. Sénateur Forrestall, puis Monsieur Bowie.

**Le sénateur Forrestall:** Avec tous le respect que je vous dois, j'aimerais être le dernier à intervenir. Je ferai simplement une observation avant de poser la question aux témoins. Je ne veux pas donner l'impression de parler comme un avocat, parce je suis loin d'en être un. N'est-il pas vrai également que la vaste majorité des témoins que nous avons interrogés représentent les intérêts canadiens mais sont également les agents au Canada de navires battant pavillon étranger et appartenant à des intérêts étrangers et qu'ils sont un peu en conflit d'intérêts? Il y a un conflit d'intérêts.

**Le président:** Monsieur Bowie.

**M. Bowie:** Les exploitants ont effectivement donné peu d'exemples de désagréments occasionnés par le régime actuel, mais j'aimerais rappeler au comité que le régime actuel ne prévoit pas de délai de 14 jours. Mes remarques portaient sur le fait que, si ce délai existait, un certain nombre de licences attribuées en vertu du régime actuel ne pourraient plus l'être.

Je voudrais simplement revenir à un exemple précis fourni par un des témoins au sujet du *Boa Coral*, qui navigue au large de la Nouvelle-Écosse. Le *Boa Coral* bat pavillon bahamien, mais son équipage est entièrement canadien. Il y a beaucoup d'exemples de ce genre dans le secteur du cabotage. Cet exemple a été cité pour indiquer que même si l'ONT avait déterminé après quelques jours qu'aucun navire ne pouvait assurer le service pour lequel le *Boa Coral* demandait la licence, l'ONT voulait être absolument certain—et il agit toujours ainsi—qu'aucun navire canadien n'était disponible. De fait, dans ce cas, la décision a été reportée de deux semaines parce qu'un exploitant affirmait pouvoir peut-être trouver un navire pour assurer le service en question. Au bout du compte, aucun navire canadien n'était disponible, mais les marins canadiens ont attendu à terre pendant ces deux semaines que cet examen supplémentaire soit terminé.

Nous estimons que si le délai de 14 jours devient courant pour les demandes de cette nature, un plus grand nombre de marins attendront au quai que se termine cette période alors qu'il aura été déjà démontré qu'aucun navire ne peut fournir le service.

**Le président:** Sénateur Perrault.

**Le sénateur Perrault:** A-t-on pensé à réduire ce délai à sept jours ou à trouver un compromis?

**Le président:** Monsieur Brennan.



[Text]

**Mr. Brennan:** No, there has not, senator. Simply what we are saying is that the existing system has worked well for many decades, so why change it.

**The Chairman:** Senator Graham, then Senator Forrestall.

**Senator Graham:** I think the 14-day period is a very powerful signal, as it generates a climate of protection in the Maritime industry where huge investments are called for.

We are getting into what I judge to be an unusual amount of debate with officials at this particular point in time. We have examined the legislation, we have heard from witnesses, we have an amendment on the floor, and I think it is time we voted on that amendment.

**The Chairman:** Senator Forrestall.

**Senator Forrestall:** I draw the observations of the chair, not to prolong the debate at all, that it is interesting to note that if you take a look at the application form for employment on board those foreign-registered vessels who operate in Canadian waters and who do use Canadian crews, an interesting question is asked. That question is, "Do you belong to a union or a guild?" That is like asking me if I am Catholic or Protestant, whether I am male or female. I am just saying that if you wanted a job on one of those boats and you were a member of the SIU of Canada, you would not have a job. If you were a member of the Guild, you might have. I just want to straighten it out and remove these fears and some of these anomalies. I am ready for the question.

**The Chairman:** Clause 6 has been amended by Senator Forrestall by Sections 1 and 2 that he has read into the record. All of those in favour please signify by raising their right hand. Contrary minded please raise their right hand. It is a tie vote. On the tie—

**Mr. Robert:** The amendment is negatived.

**The Chairman:** The amendment is negatived.

**Senator Petten:** Did you get my vote?

**Mr. Robert:** No, I am afraid not, senator.

**The Chairman:** We are recounting, are we?

**Mr. Robert:** I did not get Senator Petten when he came in.

**The Chairman:** The amendment is carried as amended to clause 6.

I might say in relation to Senator Graham and Senator Forrestall's comments, this is only the second clause-by-clause that I have ever done in my life, and I am new, so I obviously took advice.

Senator Forrestall had said to me that he wanted at least an hour and a half to debate his amendments, and I took that to

[Traduction]

**M. Brennan:** Non, sénateur. Nous affirmons simplement que le système actuel fonctionne bien depuis des décennies et qu'il n'y a pas de raison de le changer.

**Le président:** Sénateur Graham, puis Sénateur Forrestall.

**Le sénateur Graham:** Je pense que le délai de 14 jours donne un signal très clair, puisqu'il crée un climat de protection dans le secteur maritime, qui exige des investissements énormes.

Nous nous engageons dans ce que je considère comme un débat inhabituel avec les fonctionnaires. Nous avons examiné le projet de loi, nous avons entendu les témoins, un amendement a été proposé et je pense que le moment est venu de le mettre aux voix.

**Le président:** Sénateur Forrestall.

**Le sénateur Forrestall:** Sans vouloir prolonger le débat, je tiens compte des observations du président et fais remarquer qu'il est intéressant de noter que la demande d'emploi à bord de ces navires battant pavillon étranger qui naviguent dans les eaux canadiennes et qui emploient des équipages canadiens contient une question fort intéressante. On demande en effet: «Appartenez-vous à un syndicat ou à une guild?» C'est un peu comme me demander si je suis catholique ou protestant, homme ou femme. Je dis simplement que celui qui veut travailler à bord de ces navires et qui fait partie du Syndicat international des marins canadiens sera refusé et que celui qui fait partie de la Guilde de la marine marchande aura peut-être l'emploi. Je suis prêt à voter.

**Le président:** L'article 6 a été amendé par l'ajout des paragraphes 1 et 2 lus par le sénateur Forrestall. Que ceux qui sont en faveur lèvent la main droite. Que ceux qui s'y opposent lèvent la main droite. Il y a partage des voix. En cas de partage des voix—

**M. Robert:** L'amendement est rejeté.

**Le président:** L'amendement est rejeté.

**Le sénateur Petten:** Avez-vous inscrit mon vote?

**M. Robert:** Je crains que non, sénateur.

**Le président:** Nous allons recompter, n'est-ce pas?

**M. Robert:** Je n'ai pas vu le sénateur Petten entrer.

**Le président:** L'amendement à l'article 6 est adopté.

Je précise, à propos des remarques du sénateur Graham et du sénateur Forrestall, que c'est seulement la deuxième fois dans toute ma vie que je procède à une étude article par article. Je suis donc peu familier avec la procédure et j'ai donc demandé conseil.

Le sénateur Forrestall m'avait indiqué qu'il voulait au moins une heure et demie pour discuter de ses amendements

[Text]

mean he wanted to have an opportunity for debate. He said that on more than one occasion.

Second, I was told by the officers at the table that it is usual at clause-by-clause to have department officials at the table to answer questions. I can only go by the advice I am given.

**Senator Perrault:** I think they have been helpful.

**The Chairman:** Shall Clause 7 carry? Agreed.

Shall Clause 8 carry as amended? Agreed. You will recall this was the motion of Senator Gigantès.

Shall Clause 9 carry? Agreed.

Shall Clause 10 carry? Agreed.

Shall Clause 11 carry? Senator Forrestall or Mr. Brennan, are any of Senator Forrestall's remaining amendments appropriate for Clause 11, or shall Clause 11 carry? Mr. Bowie?

**Mr. Bowie:** Perhaps we should take a few minutes, Mr. Chairman, just to fully understand the amendments to see where they would properly fit into the clause. We will just consult with counsel.

**The Chairman:** Certainly.

**Senator Forrestall:** Perhaps I should move it. I will withdraw the west of Anticosti amendment and move the amendment requiring foreign ships who get a licence for more than 14 days to observe the same laws as Canadians.

**The Chairman:** On your form, all of page 2 is being withdrawn?

**Senator Forrestall:** Yes, I will withdraw it. While they are considering that, I move the other amendment so it is a matter of record.

**The Chairman:** Senator Forrestall, this leaves the 14-day—

**Senator Forrestall:** That is the one I presume they are looking for a place to slot in. I think the other one should have been done back in clause 7, but we skimmed over it. It went ahead, and I was not able to read it as quickly. Let me just move this one and make sure it is part of the record, because I think this is the one they are trying to find a slot for.

**The Chairman:** We are now at Clause 11. You are moving it for Clause 11? We are going clause by clause.

**Senator Forrestall:** Mr. Chairman, I am aware we are going clause by clause. It says unfair practices, but I find it pretty hard to stretch even my imagination from there to include where we have long term waivers and long-term activity, that Canadian law shall be followed and adhered to by ship owners and crews on board those ships. I do not know

[Traduction]

et j'ai cru comprendre qu'il voulait avoir une possibilité de débat. Il l'a répété à plusieurs reprises.

Deuxièmement, le personnel ici présent m'a indiqué qu'il est habituel, lors d'une étude article par article, de demander aux fonctionnaires de répondre à des questions. J'agis en fonction des conseils qu'on me donne.

**Le sénateur Perrault:** Je pense qu'ils sont utiles.

**Le président:** L'article 7 est-il adopté? D'accord.

L'article 8 amendé est-il adopté? D'accord. Vous vous souviendrez que c'était la motion du sénateur Gigantès.

L'article 9 est-il adopté? D'accord.

L'article 10 est-il adopté? D'accord.

L'article 11 est-il adopté? Sénateur Forrestall ou Monsieur Brennan, d'autres amendements pourraient-ils être insérés à l'article 11 ou faut-il adopter l'article 11? Monsieur Bowie.

**M. Bowie:** Nous devrions peut-être prendre quelques minutes, monsieur le président, simplement pour bien comprendre les amendements et déterminer à quel endroit ils devraient aller. Nous allons consulter le conseiller juridique.

**Le président:** Je vous en prie.

**Le sénateur Forrestall:** Je devrais peut-être les proposer. Je vais retirer l'amendement sur la région à l'ouest d'Anticosti et proposer l'amendement exigeant que les navires étrangers qui obtiennent une licence d'une durée de plus de 14 jours observent les mêmes lois que les Canadiens.

**Le président:** Vous retirez l'amendement de la page 2?

**Le sénateur Forrestall:** Oui, je le retire. Pendant qu'ils se consultent, je propose l'autre amendement, aux fins du compte rendu.

**Le président:** Sénateur Forrestall, cela laisse la période de 14 jours—

**Le sénateur Forrestall:** Je suppose que c'est celui qu'ils essaient de placer au bon endroit. Je pense que l'autre aurait été inséré à l'article 7, mais nous l'avons sauté. L'article a été adopté et je n'ai pas eu le temps de le lire aussi rapidement. Permettez-moi simplement de proposer celui-ci et de m'assurer qu'il figure au compte rendu, parce que c'est celui qu'ils essaient de caser, je crois.

**Le président:** Nous en sommes à l'article 11. Proposez-vous l'article 11? Nous procédons article par article.

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le président, je sais que nous procédons article par article. Il est question de pratiques injustes, mais je trouve qu'il faut avoir beaucoup d'imagination—et pourtant je n'en manque pas—pour prévoir à cet endroit que, lorsqu'ils obtiennent des licences à long terme et assurent des activités à long terme, les propriétaires



[Text]

where it goes, but while they are considering where it goes, I wanted to move it.

**Senator Rossiter:** Do I understand you are withdrawing this one about west of the Anticosti? Are you withdrawing it completely, or are you just withdrawing it from consideration at the moment?

**Senator Forrestall:** I do not know what the difference is. "Withdraw" means "withdraw", senator. I have withdrawn it.

**Senator Rossiter:** Completely? Is that what you mean?

**Senator Forrestall:** Yes. I am dropping it.

**Senator Graham:** There is just one more amendment to consider?

**Senator Forrestall:** Just one more amendment.

**Senator Petten:** What is that amendment, Senator?

**Senator Forrestall:** Senator, did you ever get a copy of this?

**Senator Petten:** No.

**Senator Forrestall:** I can read the other amendment, Mr. Chairman, if you wish.

(1) When the voyage or activity in the Coasting Trade is to be more than 14 days, the owner [and]/or operator of the ship for which the licence has been granted shall observe all of the laws of Canada applicable to a Canadian ship operating in the Coasting Trade, including without restricting the generality of the foregoing, the laws relating to Manpower and Immigration, Labour, Labour Standards, Safety and Ecology for the period that the licence is issued.

(2) No licence shall be issued when the voyage or activity is for more than 14 days unless good and sufficient guarantees are deposited by the owner and/or operator of the ship that all the laws of Canada mentioned in sub-section (1) shall be obeyed.

**Senator Petten:** Thank you, Mr. Chairman, and thank you, senator.

**Senator Perrault:** Mr. Chairman, what are the abuses that exist in this area now? I am seeking information.

**Senator Forrestall:** Well, I am not unfamiliar with some of the abuses, senator, but what happens is that under Canadian law, while all high diligence is exercised by the process to protect, the fact of the matter is non-Canadians can come into Canadian waters and work without benefit of landed immigrant status or specialty working card.

[Traduction]

de navires et les équipages devraient observer les lois canadiennes. Je ne sais pas où il faut en parler, mais pendant qu'ils se penchent sur cette question, je voulais proposer l'amendement.

**Le sénateur Rossiter:** Dois-je comprendre que vous retirez l'amendement sur la région à l'ouest d'Anticosti? Le retirez-vous complètement ou le retirez-vous de notre étude pour le moment?

**Le sénateur Forrestall:** Je ne vois pas la différence. «Retirer» veut dire «retirer» sénateur. Je l'ai retiré.

**Le sénateur Rossiter:** Complètement? C'est ce que vous voulez dire?

**Le sénateur Forrestall:** Oui. J'y renonce.

**Le sénateur Graham:** Il ne reste qu'un amendement à étudier?

**Le sénateur Forrestall:** Oui, un seul.

**Le sénateur Petten:** De quel s'agit-il, sénateur?

**Le sénateur Forrestall:** Sénateur, avez-vous obtenu un exemplaire de ce document?

**Le sénateur Petten:** Non.

**Le sénateur Forrestall:** Je peux lire l'autre amendement, monsieur le président, si vous le voulez.

(1) Quand le déplacement ou l'activité de cabotage est d'une durée de plus de quatorze jours, le propriétaire ou l'exploitant du navire pour lequel une licence a été délivrée doit observer toutes les lois du Canada applicables à un navire canadien se livrant au cabotage, dont les lois sur la main-d'oeuvre et l'immigration, le travail, les normes de travail, la sécurité et l'écologie, pour la période de validité de la licence.

(2) On ne délivrera pas de licence quand le déplacement ou l'activité est d'une durée supérieure à quatorze jours à moins que le propriétaire ou l'exploitant ne fournisse des garanties suffisantes que toutes les lois du Canada citées au paragraphe (1) seront respectées.

**Le sénateur Petten:** Merci, monsieur le président, et merci, sénateur.

**Le sénateur Perrault:** Monsieur le président, quels sont les abus dans ce domaine, actuellement? Je cherche à me renseigner.

**Le sénateur Forrestall:** Je ne connais pas bien certains abus, sénateur, mais en droit canadien, même quand on exerce toute la diligence voulue pour assurer une protection, il n'en demeure pas moins que des étrangers peuvent entrer dans les eaux canadiennes et y travailler sans avoir le statut d'immigrant reçu et sans posséder de permis de travail spécial.

[Text]

**Senator Perrault:** For extended periods of time?

**Senator Forrestall:** For extended periods of time. A performer can come in for a two or three day stand, because there is only one of a kind, but seamen can come in for extended periods of time like six, eight, ten months, or years, and work in Canada and not be subject to the normal procedures that non-Canadians must go through in order to work in Canada, and they enjoy the programs and other protections and benefits that Canada bestows upon people.

**Senator Perrault:** Mr. Chairman, do the officials have any information on this?

**The Chairman:** Mr. Brennan.

**Mr. Brennan:** Mr. Chairman, concerning a vessel that comes in for a few days, there is no point in changing the crew. There would be a time lag due to familiarity and all the rest of it. One which comes in for a few days would normally keep whatever crew it has on board, do its thing and then depart.

When a waiver is granted, the Department of Labour is notified. It makes some determination of the extent to which Canada's labour laws kick in. If the ship is coming in for an extended period of time and if the ship is somewhat specialized, but the duties of the crew are relatively routine, then the Department of Labour will require a Canadian crew to go on board. The exceptions usually come in the case of some specialized type of activity.

**Senator Perrault:** We are talking about the exceptions here.

**Mr. Brennan:** Yes, just as it could be with certain types of welders or machine tool people who are allowed into Canada when no Canadian is available and there is a job to be done for which a skill is needed. At the same time you try to train Canadians so they will be ready to move in as soon as possible.

As far as we are aware, this sort of thing has happened, but we have not been able to detect any abuses in the system.

As far as where this goes, we think we may have skipped over where it might have fitted in, probably 4(2), which relates to other laws of Canada. For example, one might put in reference to labour laws there where, on page 6 of the bill, it refers to safety or pollution prevention requirements. The reason we have not put anything in is because we did not believe it necessary because these laws exist and the application of them is done by the Department of Labour when appropriate.

**Senator Graham:** Mr. Brennan, if this amendment were included in the bill would it cause you any difficulty?

[Traduction]

**Le sénateur Perrault:** Pendant longtemps?

**Le sénateur Forrestall:** Pendant longtemps. Un artiste peut entrer au pays pour deux ou trois jours, parce que leurs activités sont limitées, mais les marins peuvent entrer pour des périodes prolongées, comme six, huit, dix mois ou même des années et travailler au Canada sans être assujettis aux formalités exigées normalement des étrangers qui veulent travailler au Canada. Ils ont droit aux programmes et aux autres mesures de protection et aux avantages que le Canada accorde à ses citoyens.

**Le sénateur Perrault:** Monsieur le président, les fonctionnaires ont-ils des renseignements à ce sujet?

**Le président:** Monsieur Brennan.

**M. Brennan:** Monsieur le président, lorsqu'un navire n'entre au pays que pour quelques jours, il est inutile de changer d'équipage. Il y aurait un délai afin que le nouvel équipage se familiarise avec le navire, par exemple. Le navire qui entre au pays garde normalement l'équipage qui se trouve à son bord, fait ce qu'il a à faire, puis s'en va.

Quand une licence est délivrée, le ministère du Travail en est informé. Il détermine dans quelle mesure les lois canadiennes du travail s'appliquent. Si le navire reste au Canada pendant une longue période et qu'il est plutôt spécialisé, mais que les tâches de l'équipage sont relativement faciles, le ministère du Travail ordonne qu'un équipage canadien monte à bord. Les exceptions touchent habituellement à certaines activités spécialisées.

**Le sénateur Perrault:** Il est question des exceptions ici.

**M. Brennan:** Oui, comme ce pourrait être le cas pour certains types de soudeurs ou de machinistes qui peuvent entrer au Canada quand aucun Canadien n'est disponible et qu'il faut effectuer un travail exigeant des compétences spécialisées. En même temps, on forme des Canadiens pour qu'ils puissent prendre la relève le plus rapidement possible.

À notre connaissance, ce genre de situation s'est déjà produit, mais nous n'avons pas pu constater d'abus du système.

Quant à l'endroit qui convient, nous l'avons peut-être dépassé. On aurait pu insérer l'amendement au paragraphe 4(2), qui se rapporte aux autres lois canadiennes. Ainsi, on pourrait faire allusion aux lois du travail à la page 6 du projet de loi, là où il est question des dispositions en matière de sécurité ou de prévention de la pollution. Nous ne l'avons pas fait parce que nous ne pensions pas que c'était nécessaire. En effet, ces lois existent et leur application relève du ministère du Travail, s'il y a lieu.

**Le sénateur Graham:** Monsieur Brennan, si cet amendement figurait dans le projet de loi, vous causerait-il des ennuis?



[Text]

**Mr. Bowie:** A couple of difficulties might be created. Right now, the Immigration Act deals with those kinds of situations. There has to be flexibility in dealing with those situations because different circumstances dictate different actions.

If it is the kind of activity that can be taken over easily by a Canadian seafarer, then the Employment and Immigration officials will require that be done quickly. If you consider oil exploration, and if you look at the kind of specialized equipment that is brought into that activity and will increase if that activity increases, you will see there are a number of highly specialized functions on these ships.

The way it works now is that if the ship will be there for a season, or several months, then Immigration will work out a deal with the company whereby Canadian seafarers are brought on board with the foreign workers to learn the particular task and, over time, Canadian seafarers will take over that task. There is certainly concern if you require that to be mandatory after 14 days, which may not be sufficient time to allow the training of Canadian seafarers. The ship would not be allowed to come in and operate in that particular activity under those circumstances.

We certainly had a grave concern in terms of changing the way the Immigration Act is formulated and applied currently to deal with those kinds of situations because this is not immigration legislation but a coasting trade bill.

**Senator Forrestall:** Mr. Chairman, it was rather interesting for me to learn in the last 48 hours about the requirement for a certified officer on board a Canadian vessel for the purpose of doing a specialty job and the long periods of time in which that specialty is not required. I simply note that the company put them to work doing tasks that deprived other certified crew members of an opportunity to earn traditional overtime, something which is part of their contractual negotiation base. In other words, some people on board ships have a responsibility to make sure notices to seamen, for example, are kept up to date. That is done not during watch-keeping hours but afterward. There is a gratuity paid.

I just learned of a case where foreign officers doing that deprived the crew of their right to earn traditional overtime. It is so small and insignificant, you wonder why in the hell the company would bother to do it. That is one example of an abuse and it is what I want to protect or try to protect against.

**The Chairman:** Is there anyone else who wants to comment? The suggestion has been made by the department that this should be in clause 4, which is already carried. What we need is what I call a Senator Gigantès motion to get us out of our current dilemma.

[Traduction]

**M. Bowie:** Il causerait peut-être quelques ennuis. À l'heure actuelle, la Loi sur l'immigration permet de régler ces situations. Il faut faire preuve de souplesse parce que des circonstances différentes peuvent dicter des réactions différentes.

S'il s'agit du genre d'activités dont un marin canadien peut s'acquitter facilement, Emploi et Immigration Canada exigera qu'on fasse appel rapidement à un Canadien. Quand on considère l'exploration pétrolière, par exemple, le genre de matériel spécialisé qui est utilisé dans ce domaine et le fait qu'il y en aura davantage si l'activité augmente, on constate qu'il existe des fonctions hautement spécialisées sur ces navires.

Si le navire reste au Canada pendant une saison, ou pendant plusieurs mois, l'Immigration s'entendra avec la société pour que des marins canadiens montent à bord et se joignent aux marins étrangers afin d'apprendre à accomplir la tâche. Avec le temps, les marins canadiens prendront la relève et effectueront cette tâche. Il y a lieu de s'inquiéter si vous exigez que ce soit obligatoire après 14 jours, parce que cette période ne suffira peut-être pas pour former les marins canadiens. Le navire ne pourrait pas entrer au Canada et exercer cette activité particulière dans ces circonstances.

Nous craignons beaucoup de modifier la formulation de la Loi sur l'immigration et la façon dont elle s'applique à ce genre de situations, parce qu'il ne s'agit pas d'une loi sur l'immigration mais bien d'une loi sur le cabotage.

**Le sénateur Forrestall:** Monsieur le président, j'ai appris avec beaucoup d'intérêt au cours des deux derniers jours qu'un officier certifié doit se trouver à bord d'un navire canadien afin d'effectuer un travail spécialisé et qu'il y a de longues périodes pendant lesquelles cette spécialité n'est pas requise. Je note simplement que la société maritime le fait travailler en lui confiant des tâches qui privent d'autres membres certifiés de l'équipage de la possibilité d'effectuer des heures supplémentaires, droit qui figure dans leur convention collective. Autrement dit, un membre de l'équipage doit s'assurer que les avis aux marins, par exemple, sont à jour. Cela se fait non pas pendant les heures de quart, mais après. Ce travail est rémunéré.

Je viens tout juste d'apprendre que des officiers étrangers ont privé un équipage de son droit d'effectuer des heures supplémentaires. Les montants sont si faibles et si ridicules qu'on se demande pourquoi la société se donne tant de peine. C'est un exemple d'abus contre lequel je veux nous protéger ou tout au moins tenter de nous protéger.

**Le président:** D'autres sénateurs veulent-ils intervenir? Le ministère a proposé d'insérer l'amendement à l'article 4, qui est déjà adopté. Je demanderai ce que j'appellerai une motion Gigantès pour nous sortir de ce dilemme.

*[Text]*

Having heard what the department has said about the location of this motion, is it the wish of honourable senators that we revisit clause 4 that is already carried? Would someone like to so move?

**Senator Molgat:** I am prepared to move that.

**The Chairman:** All in favour, please raise their right hand.

**The Clerk of the Committee:** Seven.

**The Chairman:** All opposed please raise their right hand.

**The Clerk of the Committee:** Five.

**The Chairman:** The amendment is carried.

Are there any further amendments, Senator Forrestall?

**Senator Forrestall:** No.

**The Chairman:** Shall clause 11 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Shall clause 12 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Shall clause 13 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Shall clauses 14 to 31 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Shall clause 1, the short title, carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Shall the title carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried. Shall I report the bill as amended?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** There is no more business before the committee at present.

The minister will be appearing here at 1 p.m. today on Bill C-45. He will be speaking to the bill. I have spoken with Senators Graham and Molgat. Senator Molgat indicates that is okay.

The committee will reconvene here at 1 p.m. on Bill C-45.

**Senator Forrestall:** I am sure we would not want the meeting to come and go without some formal notice of the role and participation of learned counsel and advisory staff in the preparation of our study of Bill C-62. For those of us who are about to get a credit, if not a degree, I would extend to Profes-

*[Traduction]*

Après avoir entendu les fonctionnaires nous indiquer l'endroit où placer cette motion, les honorables sénateurs souhaitent-ils que nous revenions sur l'article 4 déjà adopté? Quelqu'un veut-il proposer une motion en ce sens?

**Le sénateur Molgat:** Je suis disposé à le proposer.

**Le président:** Que tous ceux qui sont en faveur lèvent la main droite.

**Le greffier du comité:** Sept.

**Le président:** Que tous ceux qui sont contre lèvent la main droite.

**Le greffier du comité:** Cinq.

**Le président:** L'amendement est adopté.

Y a-t-il d'autres amendements, sénateur Forrestall?

**Le sénateur Forrestall:** Non.

**Le président:** L'article 11 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Adopté. L'article 12 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Adopté. L'article 13 est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Adopté. Les articles 14 à 31 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** L'article 1, contenant le titre abrégé, est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Adopté. Le titre est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Adopté. Dois-je faire rapport du projet de loi amendé?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** L'ordre du jour est épuisé pour le moment.

Le ministre comparaitra à 13 h aujourd'hui au sujet du projet de loi C-45. Il expliquera ce projet de loi. J'ai discuté avec les sénateurs Graham et Molgat. Le sénateur Molgat me donne son accord.

Le comité se réunira à nouveau ici même à 13 h pour étudier le projet de loi C-45.

**Le sénateur Forrestall:** Je suis certain que nous ne voudrions pas nous quitter sans avoir souligné le travail du conseiller juridique et du personnel de consultation qui nous ont aidés à préparer notre étude du projet de loi C-62. Pour ceux d'entre nous qui sont sur le point d'être félicités, j'aimerais



[Text]

sor Janisch my appreciation for his understanding of my lack of appreciation for the complexity of this bill, for his patience and, above all, for his wisdom in preparing for us a piece of work which I think we can be proud to lay before our colleagues in the Senate. I thank him for it, as I thank our own staff for the work that they have done.

The committee recessed.

Upon resuming at 1.00 p.m.

**The Chairman:** I would like to reconvene the meeting of the Senate Standing Committee on Transportation and Communications.

I would like to give a warm welcome to the Honourable Shirley Martin, who will be giving us an overview on Bill C-45, the Transportation of Dangerous Goods Act, 1992. Perhaps you could go through your opening remarks and then we could open the floor to some general questions.

**Hon. Shirley Martin, Minister of State (Transport):** The gentlemen with me is Dr. John A. Read from our department. He will have all the answers to your technical questions.

Thank you very much, Mr. Chairman. It is a pleasure to be back with the transportation committee. I do apologize for being late, but I was held up after the vote in the House of Commons.

I am very pleased to present a review of Bill C-45, an act to promote public safety in the transportation of dangerous goods. I would like to provide a short overview of what the bill is designed to achieve, and naturally I would be pleased to speak to any matter in greater detail either during the introductory period or during the clause-by-clause review.

The title of the bill captures the essence of the legislation, designed to safeguard citizens from any ill effects caused by dangerous goods in transportation and to protect our environment. The key words in the title of this bill are "promote", "public safety", "transportation" and "dangerous goods".

The word "promote" as used in this legislation, like other safety legislation, cannot guarantee that accidents will not occur. The phrase "public safety" refers to the safety of people, property and the environment and is so defined in the bill in a way that this bill can be viewed as providing protection to third-party interests, for example, the general public, rather than just those involved in a particular business undertaking.

The bill is directed towards activities conducted in preparation for transportation, during transportation and immediately following transportation, such as handling.

[Traduction]

exprimer ma reconnaissance envers le professeur Janisch qui a compris à quel point je mesurais mal la complexité de ce projet de loi, pour sa patience et surtout pour sa sagesse qui nous a permis de préparer un document que nous pouvons être fiers de présenter à nos collègues du Sénat, selon moi. Je l'en remercie et je remercie également notre personnel.

Le comité fait une pause.

Le Comité reprend ses travaux à 13 h.

**Le président:** Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications reprend ses travaux.

J'aimerais accueillir chaleureusement l'honorable Shirley Martin, qui nous présentera un survol du projet de loi C-45, Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses. Peut-être pourriez-vous présenter vos observations liminaires, et ensuite nous pourrions passer à des questions générales.

**Honorable Shirley Martin, ministre d'État (Transports):** Je suis accompagnée aujourd'hui de M. John A. Read, de notre ministère. Il pourra répondre à toutes vos questions techniques.

Merci beaucoup, monsieur le président. C'est pour moi un réel plaisir de me retrouver devant le Comité des transports. Je m'excuse d'être arrivée en retard, mais j'ai été retenue après le vote qui a eu lieu à la Chambre des communes.

Je suis très heureuse de présenter un survol du projet de loi C-45, Loi visant à accroître la sécurité publique en matière de transport des marchandises dangereuses. J'aimerais commencer en brossant un tableau des buts du projet de loi. Naturellement, je serai heureuse de parler plus en détail de certaines parties du projet durant mon introduction ou pendant l'examen article par article.

Comme l'indique son titre, cette loi vise à protéger les citoyens et l'environnement contre tout effet nuisible pouvant survenir durant le transport de marchandises dangereuses. Les mots clés sont «accroître», «sécurité publique», «transport» et «marchandises dangereuses».

«Accroître», dans ce projet de loi comme dans d'autres lois en matière de sécurité, nous rappelle qu'on ne peut pas garantir que des accidents ne se produiront pas. L'expression «sécurité publique» désigne celle des gens, des biens et de l'environnement. L'expression est définie dans le projet de loi de façon à ce que ce dernier offre sa protection aux tiers, par exemple au public en général, plutôt qu'aux seules personnes qui participent directement à une activité commerciale donnée.

Le projet de loi vise les activités préalables au transport, le transport lui-même et les activités qui suivent immédiatement le transport, comme la manutention de la marchandise.

*[Text]*

The purpose of the bill is to ensure that the least number of accidents occur during transportation; that for each accident the least amount of dangerous goods is released, and that when dangerous goods are released there is a response program which will mitigate the consequences.

This bill will establish the Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 which will replace the Transportation of Dangerous Goods Act, 1980. The various regulations, procedures and other matters established pursuant to the 1980 act, such as those defining which goods are dangerous, will continue in force pursuant to the 1992 act. We are dealing with a bill for which the regulations have already been written.

Most of the bill can be characterized as being routine. It establishes events which are prohibited and provides for the appointment of inspectors and the establishment of an inspection program to ensure compliance. In addition, there are penalties which can be imposed, including court orders requiring the payment of damages, as well as restoring the environment.

However, there is one active feature of this bill which I would like to highlight. The bill provides that in a situation in which an accidental release of dangerous goods has occurred or is imminent, or there is an unsafe situation resulting from non-compliance with the act or regulations, an inspector appointed under the act may provide instructions to certain people to immediately resolve the situation. It is not a question of conducting an investigation and later proceeding with a court action to chastise someone, it is the provision of an authority to ensure that public safety is protected immediately.

The bill is a result of an extensive consultation which began in 1990 with a mail out of a discussion paper to 19,000 subscribers to Transport Canada's Dangerous Goods Newsletter. Since that time, details of the proposed changes have appeared in various trade journals and have been discussed extensively with provincial officials and other interested parties.

Between the time of the first and second reading in the other place, advice was provided to the 19,000 subscribers of the newsletter of first reading, the invitation to review the bill and to advise of any desired changes.

The first version of the bill established the general policies to be followed. The extensive consultation between first and second reading resulted in the adoption of amendments in the other place to fine-tune those policies.

The principal representation made in the other place was by the International Association of Firefighters, who wished to have a central registry established to track the shipments of

*[Traduction]*

Il a pour but de réduire au minimum le nombre d'accidents au cours du transport, de réduire la quantité de marchandises susceptible d'être épanchée si jamais un accident survient et, advenant un rejet, d'en mitiger les conséquences.

Ce projet de loi créera la Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses, qui remplacera la Loi sur le transport des marchandises dangereuses adoptée en 1980. Les règlements, procédures et autres établis en vertu de la loi de 1980, comme ceux qui définissent les marchandises dangereuses, demeureront en vigueur en vertu de la loi de 1992. Nous étudions donc un projet de loi pour lequel les règlements existent déjà.

La majeure partie du projet de loi peut être décrite comme étant routinière. Il interdit certaines activités, permet de nommer des inspecteurs et de mettre sur pied un programme d'inspection pour veiller à l'exécution de la loi. En outre, il prévoit des peines, notamment des ordonnances des tribunaux exigeant la compensation des dommages et la restauration de l'environnement.

Toutefois, il y a un aspect particulier du projet de loi dont je veux parler plus en détail. Le projet de loi prévoit que lorsqu'un rejet accidentel survient ou est imminent, ou lorsqu'une situation n'est pas conforme aux règlements ou à la loi, un inspecteur nommé en vertu de la loi peut enjoindre à certaines personnes de corriger immédiatement la situation. Il ne s'agit pas simplement de mener une enquête puis, le cas échéant, de poursuivre devant les tribunaux pour punir le coupable. Il s'agit d'une clause qui donne les pouvoirs voulus pour garantir une protection immédiate de la sécurité publique.

Le projet de loi résulte d'une consultation exhaustive qui a débuté en 1990, lorsque 19 000 abonnés du bulletin de nouvelles du TMD ont reçu par la poste un document de travail. Depuis, les détails des changements proposés ont fait l'objet d'articles dans diverses revues spécialisées et de nombreuses discussions avec des représentants officiels des provinces et avec d'autres parties intéressées.

Entre la première et la deuxième lecture à l'autre endroit, on a invité les 19 000 mêmes abonnés à revoir le libellé et à présenter toute proposition d'amendement.

La première version du projet de loi en a établi l'orientation générale et les principes. La consultation exhaustive entre les deux premières lectures a donné lieu à l'adoption d'amendements à l'autre endroit qui ont servi à peaufiner les politiques.

Le témoignage principal offert au Comité de l'autre endroit a été présenté par l'Association internationale des pompiers, laquelle voulait voir s'établir un registre central informatisé



[Text]

dangerous goods. Although the proposal to mandatorily establish such a central registry was declined, changes to the bill were accepted to provide that the requirements of such a registry could be established by regulation. The bill would allow for the establishment of such a registry, but not require it. I am advised that the International Association of Firefighters is pleased with this outcome.

I am strongly convinced that this bill does accommodate the opinions and positions of those being regulated, special interest groups and the general public and is an excellent bill to promote public safety in the transportation of dangerous goods. I request your support in dealing with this bill in an expeditious manner.

Thank you very much.

**The Chairman:** Thank you very much, Minister. I would like to call on Senator Petten.

**Senator Petten:** Thank you, Minister. I welcome you to our committee. We are very happy to have you here.

In speaking in the Senate at second reading, I stated that I supported the bill and I have no reason to change my mind now. I commend the government for bringing it forward.

I would like to be very sure there are adequate means to fund the inspection procedure; for hiring people.

In my view, although this bill goes a long way to regulating the transport of hazardous or dangerous goods, we should also be looking for means to do away with many of those dangerous products and find other products that can be used in their place.

However, at the moment my question is, is there adequate means for funding?

**Mrs. Martin:** We have funds in place now to provide inspectors. We feel there will be sufficient funds and inspectors to carry out the intention of the new bill.

**Senator Petten:** There will be no problems in that respect?

**Mrs. Martin:** We are not expecting any. The provinces carry out inspection on the highways. We do it at border points and at points of leaving and arriving at the establishment. I have had no indications, unless the officials have, that there would not be sufficient inspection funds available.

[Traduction]

qui tiendrait compte de toutes les expéditions de marchandises dangereuses. Bien que l'exigence d'imposer immédiatement un tel système n'ait pas été intégrée au projet de loi, ce dernier a été modifié pour en permettre l'établissement éventuel dans le cadre des règlements. Le projet de loi n'exige pas un tel registre, mais il en permet la mise sur pied graduelle. On m'a laissé entendre que l'Association internationale des pompiers est satisfaite de ces résultats.

Je suis fortement convaincue du fait que le projet de loi tient compte des opinions et des positions de quiconque y est soumis, des groupes d'intérêts spéciaux et du public en général, et qu'il s'agit d'un excellent projet de loi qui arrivera à bien protéger la sécurité publique en matière de transport de marchandises dangereuses. Je vous demande votre appui pour que le projet de loi soit adopté le plus rapidement possible.

Merci beaucoup.

**Le président:** Merci beaucoup, Madame la ministre. J'aimerais donner la parole au sénateur Petten.

**Le sénateur Petten:** Merci, Madame la ministre. Je vous souhaite la bienvenue devant notre Comité. Nous sommes très heureux de votre présence ici.

Lorsque je prenais la parole devant le Sénat à l'occasion de la deuxième lecture du projet de loi, j'ai déclaré que j'appuyais le projet de loi, et je n'ai aujourd'hui aucune raison de changer d'avis. Je félicite le gouvernement d'avoir mis le projet de l'avant.

J'aimerais m'assurer que le gouvernement dispose des moyens de financer la procédure d'inspection, d'engager des gens.

À mon avis, même si le projet de loi permet de réglementer le transport de marchandises dangereuses, nous devrions également chercher des façons de nous débarrasser de ces produits dangereux et de trouver d'autres produits de remplacement.

Toutefois, pour l'instant, j'aimerais savoir si nous disposons des moyens de financer l'entreprise?

**Mme Martin:** Nous disposons actuellement des fonds nécessaires pour engager des inspecteurs. Nous estimons qu'il y aura suffisamment de fonds et d'inspecteurs pour faire appliquer le nouveau projet de loi.

**Le sénateur Petten:** N'y aura-t-il pas de problème à cet égard?

**Mme Martin:** Nous ne croyons pas. Les provinces se chargent de l'inspection des routes. Nous nous en occupons aux points frontaliers ainsi qu'aux points d'arrivée et de départ à l'établissement même. Rien n'indique selon moi que les fonds réservés aux inspections ne seront pas suffisants, à moins que les représentants officiels n'aient d'autres données à ce sujet.

[Text]

**Senator Petten:** We have had discussions with the provinces on this matter?

**Mrs. Martin:** Yes. I was interested in reading your remarks you made in the Senate. I thank you for bringing forth your bill on pesticides. As someone involved in agriculture who has had to spray those pesticides, completely covered with rubber gloves and masks, I am well aware of the danger of the pesticides and herbicides we sometimes use. I thank you for bringing the bill forward in your time.

**Senator Petten:** Thank you very much, Minister. Paul Martin asked me to bring forward that bill. That was the first bill that I brought forward in the house. When I saw that it related to pesticides, I wondered what I was getting into.

**Senator Forrestall:** Welcome minister. I wanted to come to the outflow of what is essential and good ongoing legislation in this very complex and difficult area and deal with electronic tracking. It has been suggested by some witnesses, certainly Mr. Cooper of the Firefighters Association and others, that we ask you specifically if we have canvassed anyone within the complexity of government or outside, to determine if that expertise exists. As Mr. Cooper suggested, if Air Canada knows who is on Flight 145 from Toronto to Calgary sitting in the aisle seat in the bulkhead, surely we can track a dangerous commodity from beginning to end and nobody should have to wait several hours to determine whether or not, in the same train or abutting it, is a mixed cargo that might prove absolutely disastrous if a certain form of firefighting is applied. Have we asked someone within our own professional competency of government to take a look at this? If so, how is it progressing.

**Mrs. Martin:** We have taken an initial look, senator. With the information available, the initial costs to set up a central registry was approximately \$300 million for the first year and \$80 million a year after that. As you can appreciate, there are some 27 million shipments in a year which in itself can be frightening, if one thinks about it. The movement of those shipments has been fairly successful over the last few years since this bill was introduced through the mechanisms that were put in place.

[Traduction]

**Le sénateur Petten:** Avons-nous tenu des discussions avec les provinces à cet égard?

**Mme Martin:** Oui, j'ai lu avec intérêt les observations que vous avez formulées devant le Sénat. Je vous remercie d'avoir présenté votre projet de loi concernant les pesticides. En tant que personne qui a déjà travaillé dans le secteur de l'agriculture et a dû vaporiser ces pesticides, complètement protégée par des gants de caoutchouc et des masques, je connais bien le danger que représentent les pesticides et les herbicides que nous utilisons quelquefois. Je vous remercie d'avoir mis de l'avant le projet de loi.

**Le sénateur Petten:** Merci beaucoup, Madame la ministre. Paul Martin m'a demandé de présenter ce projet de loi. Il s'agissait du premier projet de loi que j'aie jamais présenté à la Chambre. Quand j'ai vu qu'il avait trait aux pesticides, je me suis demandé dans quelle galère je m'étais embarqué.

**Le sénateur Forrestall:** Bienvenue parmi nous, Madame la ministre. Je voulais m'attacher aux résultats de ce qui sont de bonnes dispositions législatives permanentes, des dispositions essentielles, dans un secteur fort complexe et difficile, et m'attacher à la question du registre électronique. Certains témoins ont laissé entendre—et c'est certainement le cas de M. Cooper, de l'Association internationale des pompiers, et d'autres personnes—que nous devrions vous demander expressément si l'on a demandé à quiconque, au sein du gouvernement, dans toute sa complexité, ou à l'extérieur, de déterminer si une telle expertise existe déjà. Comme l'a laissé entendre M. Cooper, si Air Canada sait quel passager du vol 145 allant de Toronto à Calgary est assis dans le siège près de l'allée, derrière la cloison, nous pouvons certainement suivre l'acheminement d'une marchandise dangereuse, du début à la fin, et personne ne devrait devoir attendre plusieurs heures pour déterminer si, dans le même train, ou dans un train contigu, on a placé une cargaison mixte qui pourrait devenir fort dangereuse si l'on utilisait certains produits ou certaines techniques pour lutter contre un incendie. Avons-nous demandé à un professionnel de notre propre ordre de gouvernement de se pencher sur la question? Si tel est le cas, comment la question évolue-t-elle?

**Mme Martin:** Nous avons jeté un premier coup d'oeil sur la question, sénateur. Compte tenu des données disponibles, nous croyons que le coût initial de l'établissement d'un registre central s'établira approximativement à 300 millions de dollars pour la première année et à 80 millions de dollars par année par la suite. Comme on peut le voir, il y a environ 27 millions d'expéditions par an, et ce chiffre en lui-même peut être effrayant, si l'on y pense bien. Le transport de ces cargaisons a connu un certain succès au cours des quelques dernières années, depuis que le projet de loi a été présenté et qu'il a suivi la filière en place.



[Text]

We also have to look at the fact that electronic data interface is becoming more widely used in industry. It is certainly something within the transportation field that is needed as goods move from the ports to transport companies. Certainly, the railroads use it to great degree. There is work being done now within the industry as far as electronic data interface is concerned, but we are not at the stage where there is the investment in the country that would allow us to move into a central registry economically or quickly. Changing the legislation to allow us to establish this through regulation at later time, as the industry moves towards it and as it becomes a more reasonable and economic approach that we can take, leaves the door open for us to do that. To establish it today, the costs are very high. There would have to be complete compliance from everyone inputting into it or else it does not become a viable operation.

Those are the things we have looked at and the reasons why it was not put in the bill, but rather left us in a position to move into in the future, as industry is in a better position to offer to take care of it.

**Senator Forrestall:** You are suggesting that industry is in a better position to implement this system?

**Mrs. Martin:** To be able to be part of it, as well as the government.

**Senator Forrestall:** With all the government jurisdictions that are involved and notwithstanding authorities with respect to that? That is an interesting observation.

**Mrs. Martin:** Mr. Read has informed me that there is a study being done in the United States which will be released in November. The United States is spending in the area of \$1 million to review exactly the same question. It is looking at costs of probably \$1 billion a year. We certainly will be looking at the results of that study as it becomes available.

**Senator Forrestall:** Whatever we do will have to be done internationally because of the nature of the movement of goods.

**Mrs. Martin:** Exactly.

**Senator Forrestall:** Are we in a position to piggy-back, or are we moving in a stronger direction? We have to have a goal and that is "safe" transportation, not the transportation of dangerous goods; that will always be with us, but that they be transported safely.

[Traduction]

Nous devons être conscients du fait que le transfert électronique de données est de plus en plus largement utilisé dans l'industrie. Cela est certainement nécessaire dans le domaine du transport, étant donné que certaines marchandises se déplacent entre des ports et des sociétés de transport. À coup sûr, les sociétés ferroviaires y ont énormément recours. Certains travaux sont actuellement effectués au sein de l'industrie en ce qui concerne le transfert électronique de données, mais nous n'en sommes pas à l'étape où, à l'échelle du pays, l'investissement qui a été fait est tel qu'il nous permettrait de mettre en place rapidement ou de façon économique un registre central. En modifiant la loi de façon à nous permettre d'établir ce registre central par voie réglementaire à une date ultérieure, au moment où l'industrie évoluera en ce sens et quand une telle approche deviendra plus raisonnable et plus économique, nous nous laissons la possibilité de procéder ainsi. Si nous créons ce registre central dès aujourd'hui, les coûts seraient très élevés. Toutes les instances qui y intègrent des données devraient respecter parfaitement les dispositions législatives, faute de quoi l'opération ne serait pas viable.

Voilà les facteurs que nous avons étudiés et les raisons pour lesquelles le registre central n'a pas été intégré au projet de loi: nous nous sommes plutôt laissés une porte ouverte pour l'avenir, quand l'industrie sera mieux en mesure d'offrir de se charger elle-même du registre.

**Le sénateur Forrestall:** Voulez-vous dire que l'industrie est mieux en mesure de mettre en place un tel système?

**Mme Martin:** Pour être en mesure d'en faire partie, tout comme le gouvernement.

**Le sénateur Forrestall:** Avec toutes les instances gouvernementales en cause et malgré les sphères de compétence à cet égard? Voilà une observation intéressante.

**Mme Martin:** M. Read m'a informée du fait qu'une étude était en voie de réalisation aux États-Unis; les résultats seront publiés en novembre. Les États-Unis dépensent près de un million de dollars pour étudier exactement la même question. Ce pays envisage de dépenser, probablement, un milliard de dollars par année. Nous nous pencherons assurément sur les résultats de cette étude dès qu'ils seront publiés.

**Le sénateur Forrestall:** Tout ce que nous faisons devra être mis en place à l'échelle internationale, en raison de la nature du transport de marchandises.

**Mme Martin:** Exactement.

**Le sénateur Forrestall:** Sommes-nous en mesure d'emboîter le pas aux États-Unis, ou nous dirigeons-nous dans une autre direction? Nous devons nous fixer un objectif, c'est-à-dire le transport «sécuritaire», et non le transport de marchandises dangereuses, nous devons toujours composer avec elles, mais elles seront transportées en toute sécurité.

[Text]

**Mrs. Martin:** Certainly the United States has a high regard for our system that is currently in place, senator. As that study comes out in November, we will continue to work with them. As you rightly point out, it is not only our own borders as far as the U.S. and Canada, but also international as goods arrive and leave our ports.

**Senator Perrault:** Mr. Chairman, Madam Minister, have all the provinces been consulted with respect to this bill?

**Mrs. Martin:** Yes.

**Senator Perrault:** You have had a good reaction from them?

**Mrs. Martin:** Yes. On more than one occasion they have been contacted on it. On any discussions we have had with them, they have been very co-operative and support what we are attempting to do with the changes to the bill.

**Senator Perrault:** Clause 4 of the bill states:

The Minister may

(a) with the approval of the Governor in Council, enter into an agreement with one or more provincial governments with respect to the administration of this Act;

Have you any preliminary indication as to the number of provinces that will come into this agreement with you? If so, could you give us the names of the provinces.

**Dr. John A. Read, Director General, Transport Dangerous Goods, Transport Canada:** We have consulted with all the provinces. The original act was in 1980 and the regulations were in place in 1985, so we have been working with the provinces since that time. The working agreement is that the provinces do all the inspections on the highways, which account for well over 90 per cent of the movements. They use over 5,000 people, not all full-time. We take care of loading facilities, trains, marine shipments and so forth.

We have discussed this with all of the provinces, Quebec, Alberta, all of the provinces, either individually or in groups. They have all agreed that they wish to continue the program as it is now. They have all agreed that they wish to put the administrative agreements in place.

**Senator Perrault:** So all will be included then?

**Mr. Read:** Yes.

[Traduction]

**Mme Martin:** À coup sûr, les États-Unis tiennent en haute estime notre système actuellement en place, sénateur. Étant donné que cette étude sera publiée en novembre, nous continuerons de travailler de concert avec eux. Comme vous l'avez fait ressortir à juste titre, la question n'intéresse pas uniquement le Canada et les États-Unis, mais il s'agit d'une question d'envergure internationale, étant donné que les marchandises arrivent dans nos ports et les quittent.

**Le sénateur Perrault:** M. le président, M<sup>me</sup> la ministre, les provinces ont-elles toutes été consultées au sujet de ce projet de loi?

**Mme Martin:** Oui.

**Le sénateur Perrault:** Leurs représentants officiels ont eu une bonne réaction?

**Mme Martin:** Oui, on a communiqué avec eux à plusieurs reprises. Dans toutes les discussions que nous avons tenues avec eux, ils ont fait preuve d'une grande coopération et appuient ce que nous essayons de faire en amendant le projet de loi.

**Le sénateur Perrault:** L'article 4 du projet de loi se lit comme suit:

Le ministre peut, avec l'agrément du gouverneur en conseil, conclure avec un ou plusieurs gouvernements provinciaux des accords relatifs à l'exécution de la présente loi. . .

Avez-vous une idée préliminaire du nombre de provinces qui concluront un tel accord avec vous? Si tel est le cas, pourriez-vous nommer les provinces?

**M. John A. Read, directeur général, Transport des marchandises dangereuses, Transports Canada:** Nous avons consulté toutes les provinces. La première loi a été promulguée en 1980, et les règlements nécessaires étaient en vigueur en 1985, de sorte que nous travaillons avec les provinces depuis lors. L'accord prévoit que toutes les provinces se chargent des inspections sur les routes, qui comptent pour bien plus que 90 p. 100 du transport. Elles fournissent du travail à plus de 5 000 personnes, mais toutes ne travaillent pas à temps plein. Nous sommes responsables des installations de chargement, des trains, des expéditions par bateau, etc.

Nous avons discuté de cette question avec les représentants de toutes les provinces—du Québec, de l'Alberta, de toutes les provinces, soit individuellement ou en groupe. Tous s'entendent pour dire qu'ils désirent continuer d'administrer le programme dans sa forme actuelle. Tous ont convenu qu'ils désirent conclure des accords administratifs.

**Le sénateur Perrault:** Alors, toutes les provinces seront incluses dans le système?

**M. Read:** Oui.



[Text]

**Senator Perrault:** You talk in terms of the list of dangerous goods appearing under the regulations. I suppose there is agreement on some substances and disagreement on others. I note with interest that the act does not apply to any activity or thing under the sole direction or control of the Minister of National Defence. Does that mean that at least it is feasible for nuclear fissionable material to be hauled from one end of Canada to the other in the name of national defence and there is no way to protect the public against accidents which may occur in transit?

**Mr. Read:** It is theoretically feasible. But the point of that exemption was that we do not have to put placards on tanks, for example, to say there are dangerous goods on board. It is to allow military vehicles to travel without having to submit to this particular program.

The Department of National Defence has, for the past seven years, operated in such a fashion that whenever it is in anything remotely connected to civilian activities, it respects the law exactly letter for letter. That is the policy it has adopted.

**Senator Perrault:** We have had a couple of PCB road accidents in the past two or three years. Is there anything in this bill that might have deterred that incident from occurring? Did that trigger some of these changes?

**Mr. Read:** Yes, it would. The original spill at Kenora was one of the events which triggered the rapid introduction of the regulations. Essentially the program requires that if it is a dangerous good, the person shipping it has to tell the world and he does that with placards, labels and documentation.

**Senator Perrault:** That was not case with the Kenora incident?

**Mr. Read:** That was not. There were no regulations at the time.

The second important part is that through the regulations, the bill requires that the proper vessel for containment be used and the containment ranges from fibre-board boxes to railway tank cars.

**Senator Perrault:** Does this standardize—

**Mr. Read:** Means of containment?

**Senator Perrault:** —means of containment with those measures in force in certain other countries? For example, do the Americans do the same?

**Mr. Read:** Yes. We all participate—most countries participate in the United Nations Committee of Experts on the Transportation of Dangerous Goods. There are four bodies.

[Traduction]

**Le sénateur Perrault:** Vous parlez de la liste des marchandises dangereuses qui figure dans le règlement. Je suppose que l'on s'entend sur certaines substances, mais pas sur d'autres. Je remarque avec intérêt que la loi ne s'applique pas à quelque activité ou à quelque chose relevant de la seule orientation et du seul contrôle du ministre de la Défense nationale. Cela veut-il dire qu'il est du moins possible de transporter des matières nucléaires fissiles d'un bout du Canada à l'autre au nom de la défense nationale sans qu'il soit possible de protéger le public contre des accidents pouvant survenir pendant le transport?

**M. Read:** Théoriquement, cela est faisable. Mais l'idée de cette exemption, c'est que nous ne sommes pas tenus de placer des affiches sur des réservoirs, par exemple, pour préciser qu'ils renferment des matières dangereuses. L'exemption vise à permettre aux véhicules militaires de se déplacer sans devoir satisfaire aux exigences de ce programme particulier.

Au cours des sept dernières années, le ministère de la Défense nationale a exercé ses activités de telle sorte que chaque fois qu'il s'adonne, de près ou de loin, à des activités civiles, il respecte la loi à la lettre. C'est la ligne de conduite qu'il a adoptée.

**Le sénateur Perrault:** Au cours des deux ou trois dernières années, il y a eu quelques accidents de la route impliquant des BPC. Le projet de loi comporte-t-il des dispositions qui auraient pu empêcher ces accidents de se produire? Est-ce que ces accidents ont servi de catalyseur au changement?

**M. Read:** Oui, effectivement. Le premier déversement à Kenora est l'un des facteurs qui a donné lieu à l'adoption rapide du règlement. Essentiellement, dans le cadre du programme, une personne qui expédie des marchandises dangereuses doit en informer le public, au moyen d'affiches, d'étiquettes et de documents.

**Le sénateur Perrault:** Ce n'était pas le cas dans le déversement de Kenora?

**M. Read:** Ce n'était pas le cas. À l'époque, aucun règlement ne le prescrivait.

La deuxième partie importante, c'est que dans le cadre du règlement, le projet de loi exige qu'un contenant adéquat soit utilisé, et ces contenants peuvent aller d'une boîte de carton à des réservoirs transportés par chemin de fer.

**Le sénateur Perrault:** Cela permet-il de normaliser—

**M. Read:** Les contenants?

**Le sénateur Perrault:** —les contenants et à les harmoniser avec les dispositions en vigueur dans certains autres pays? Par exemple, les Américains procèdent-ils de même?

**M. Read:** Oui. Nous participons tous—la plupart des pays participent aux travaux du comité d'experts des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses. Il y a quatre

[Text]

Then there is marine, air, and atomic energy. We participate in them all.

What came into place on the first of last year was the United Nations performance and specification packagings.

**Senator Perrault:** So we are meeting international norms then?

**Mr. Read:** Absolutely. We work closely with the international community.

**Senator Perrault:** I think the bill is worth supporting, Mr. Chairman.

**The Chairman:** If this bill had been in place at the time of the spill at Kenora, what would have prevented the accident? The container? A proper container, or what?

**Mr. Read:** There are two things that would have happened. First, PCBs are very special. They are, perhaps, the most regulated chemical we have, just because of the way things have turned out.

**Senator Forrestall:** And one of the least dangerous.

**Mr. Read:** That could be true as well, sir.

To move PCBs from one province to a different province nowadays you must file a notification ahead of time. It has always been our policy with PCBs that we would inspect a PCB shipment before it began. There is a requirement now that you inspect on the highway. You must stop every 200 kilometres, open the doors and inspect the packaging to make sure it is not leaking. There are stringent requirements for packaging materials when transportation is by road. Essentially, you put it in one package and then you put it inside a larger container with enough absorbent to absorb all the PCBs. That sits inside a truck, which has a pan and so forth. It is extremely rigorous. That particular accident would not have occurred.

**Senator Sylvain:** Minister, a little while ago during your presentation you mentioned the question of fines for people who acted other than within the law, and repair of damages. Does your bill address the question of the financial responsibility of people who transport or store dangerous goods? How does it do that?

**Mr. Read:** The fine levels have not changed; the court orders are new. The concept of a continuing offence is also new.

[Traduction]

organismes. Ensuite, il y a le transport maritime, le transport aérien et l'énergie atomique. Nous participons aux travaux de toutes les instances.

Le 1<sup>er</sup> janvier de l'an dernier, les règles des Nations Unies relatives au conditionnement (rendement et caractéristique techniques) sont entrées en vigueur.

**Le sénateur Perrault:** Ainsi, nous satisfaisons maintenant aux normes internationales?

**M. Read:** Parfaitement. Nous travaillons en étroite collaboration avec la communauté internationale.

**Le sénateur Perrault:** Je crois que le projet de loi vaut la peine d'être appuyé, Monsieur le président.

**Le président:** Si le projet de loi avait été en vigueur au moment du déversement survenu à Kenora, quelles dispositions auraient permis d'éviter l'accident? Celles ayant trait aux contenants? Un contenant adéquat, ou quoi?

**M. Read:** Deux choses se seraient produites. Tout d'abord, les BPC sont très spéciaux. Ils sont peut-être les produits chimiques les plus réglementés qui soient au Canada simplement en raison de ce qui se produit.

**Le sénateur Forrestall:** C'est aussi un des produits les moins dangereux.

**M. Read:** Cela aussi pourrait être vrai, monsieur.

De nos jours, pour transporter des BPC d'une province à une autre, vous devez présenter un avis au préalable. Dans le cas des BPC, nous avons toujours eu pour principe d'inspecter la cargaison avant qu'elle soit expédiée. On exige maintenant qu'une inspection ait lieu sur la route. Vous devez arrêter toutes les fois que vous avez parcouru une distance de 200 kilomètres, ouvrir la porte et inspecter les contenants pour vous assurer qu'ils ne fuient pas. Les exigences relatives aux matériaux d'emballage sont strictes, lorsque le transport doit s'effectuer par la route. Essentiellement, vous placez les BPC dans un contenant que vous placez ensuite dans un contenant plus grand avec une quantité suffisante d'absorbant pour absorber tous les BPC en cas de fuite. Ces contenants sont placés à l'intérieur d'un camion muni d'un plateau, etc. Les dispositions sont extrêmement rigoureuses. Cet accident en particulier ne se serait pas produit.

**Le sénateur Sylvain:** Madame la ministre, tout à l'heure au cours de votre exposé, vous avez mentionné les amendes pour les gens qui ne se conformaient pas à la loi, en compensation des dommages. Votre projet de loi s'attache-t-il à la question de la responsabilité financière des personnes qui transportent ou entreposent des marchandises dangereuses? De quelle façon?

**M. Read:** L'importance des amendes n'a pas varié; les ordonnances des tribunaux sont nouvelles. Le concept d'infraction continue est également nouveau.



[Text]

With respect to the other area, which is financial responsibility, the bill now has a provision which states that before someone engages in the various activities, we can establish the regulations to require proof of financial responsibility. It was a concern in the department that someone could take a truck with a very small amount of money and put a very dangerous cargo on it, not having many resources behind him, and cause an accident. The responsibility would drift into the government realm to be taken care of.

By regulation, our very first step will be to require financial responsibility for truckers. We will be matching what the provinces have. The provinces are uniform across the country in their requirement. Not all truckers are covered because of the federal implications. One of the first things we will do is put in place the financial responsibility of truckers. After that, we will then be looking at shippers of dangerous goods.

**Senator Sylvain:** The goods leave one place to get to another. These same goods can cause damage while they are being stored or held in any kind of a warehouse. Will your bill cover the goods in the warehouse, while they are in transit? Can you extend it that far?

**Mr. Read:** What the bill covers is storage incidental to transport. In some cases that may be difficult. When does five weeks to two years become storage in transport; and when is it clearly storage in transport?

A truck that arrives at a distribution warehouse where the load is broken down and put on to other trucks and driven out, is covered by the Transportation of Dangerous Goods Act.

**Senator Sylvain:** Will you require financial responsibility to extend to both?

**Mr. Read:** Yes.

**Senator Sylvain:** I am thinking of St-Basile-le-Grand outside Montreal where, after months and years of investigations it was found out that the PCBs did not cause any damage except for minor irritants and that type of thing. However, it could very well have gone the other way. I wonder how you would do that. How will you get into financial responsibility on an insurance basis, since normally, insurance is a provincial responsibility? Will you be able to get into that field without causing another uproar in our Constitution?

[Traduction]

En ce qui a trait à l'autre question, la responsabilité financière, le projet de loi comporte maintenant une disposition qui stipule qu'avant qu'une personne ne s'adonne aux diverses activités, nous pouvons établir les dispositions réglementaires voulues pour exiger une preuve de responsabilité financière. On s'inquiétait, au ministère, du fait qu'une personne possédant un très petit montant d'argent puisse prendre un camion, y charger des marchandises très dangereuses, être passablement démunie de ressources et causer un accident. Dans un tel cas, la responsabilité finirait par incomber au gouvernement.

La toute première étape consistera pour nous à exiger par voie réglementaire que les camionneurs assument la responsabilité financière. Nos dispositions s'assortiront à celles des provinces. Les exigences provinciales sont uniformes d'un bout à l'autre du Canada. Les camionneurs ne sont pas tous visés par ces dispositions à cause des répercussions fédérales. Une des premières choses que nous ferons sera de placer le fardeau de la responsabilité financière sur les camionneurs. Par la suite, nous nous tournerons vers les expéditeurs de marchandises dangereuses.

**Le sénateur Sylvain:** Les marchandises quittent un endroit pour se rendre dans un autre. Ces mêmes marchandises peuvent causer certains dégâts pendant qu'elles sont entreposées ou conservées dans n'importe quel genre d'entrepôt. Votre projet de loi s'appliquera-t-il aux marchandises entreposées, en transit? Pouvez-vous en élargir à ce point l'applicabilité?

**M. Read:** Le projet de loi s'attache à l'entreposage lié au transport. Dans certains cas cela peut être difficile. Dans quel cas une période d'entreposage de cinq semaines à deux ans devient-il un entreposage pendant le transport, et quand s'agit-il manifestement d'entreposage au cours du transport?

La Loi sur le transport des marchandises dangereuses s'applique au cas d'un camion qui arrive à un entrepôt de distribution où la cargaison est fractionnée et placée à bord d'autres camions puis expédiée.

**Le sénateur Sylvain:** Exigerez-vous que la responsabilité financière s'applique dans les deux cas?

**M. Read:** Oui.

**Le sénateur Sylvain:** Je pense au cas de Saint-Basile-le-Grand, à l'extérieur de Montréal, où on a découvert, après des mois et des années d'enquête, que les BPC n'avaient pas causé de dégât, abstraction faite d'irritations mineures et de choses de ce genre. Toutefois, il aurait très bien pu en être autrement. Je me demande comment vous procéderiez. Comment vous attaquerez-vous à la question de la responsabilité financière en guise d'assurance, étant donné qu'habituellement l'assurance est une sphère de responsabilité provinciale? Serez-vous capable de pénétrer dans ce domaine sans que notre constitution ne soit absolument perturbée?

[Text]

**Mr. Read:** We do not dream of regulating the insurance business.

**Senator Sylvain:** I did not mean the insurance business.

**Mr. Read:** What the act requires is proof of financial responsibility. For truckers, we will accept an insurance card, proof of insurance. Insurance is the common way. What we would also accept is a large company which is self-insured. We would accept a financial instrument such as a bond or whatever is appropriate. The bulk of the people, a few hundred thousand truckers, will be carrying insurance. The 30,000 loading sites would carry either insurance or a financial instrument such as a bond.

**Senator Graham:** Mr. Chairman, you will be interested to know that for the first time since you became chairman words fail me. All the questions I might have asked have been asked.

I welcome the minister again and congratulate her on this legislation which I think is thorough.

I should like to congratulate the minister and the department for having someone with the ability of John Read. He has very distinguished roots which go back to a particular part of the country from which I come. For those of you who do not know, John Read in another life was the very distinguished Commander of the Coast Guard college at Point Edward in Cape Breton.

I have met a lot of organized people, none more organized in his mind and in the way he performs than John Read. I am delighted that you are where you are, Mr. Read.

**Mrs. Martin:** Thank you, senator. I can assure you that when I was in Transport in 1988 and 1989, I was pleased to have Mr. Read there. Upon my return I was glad that he was still there.

**The Chairman:** Honourable senators, are there any further questions or comments of the minister?

If not, I would like to thank you very much for coming, Mrs. Martin. We appreciate your giving the overview of the bill. From the comments that have been made, you can see that most people welcome it as something that will help all Canadians.

We can now excuse you and move to our clause-by-clause study.

[Traduction]

**M. Read:** Nous ne caressons pas le rêve de réglementer le secteur de l'assurance.

**Le sénateur Sylvain:** Je ne voulais pas dire le secteur de l'assurance.

**M. Read:** La loi prescrit qu'il doit exister une preuve de responsabilité financière. Dans le cas des camionneurs, nous accepterons une fiche d'assurance, une preuve d'assurance. L'assurance et la façon de faire courante. Nous accepterions également qu'une grande entreprise s'assure elle-même. Nous accepterions un instrument financier comme un cautionnement ou tout autre document approprié. La majorité des gens, quelques centaines de milliers de camionneurs, se procurera de l'assurance. Les 300 000 emplacements de chargement seront munis soit d'une police d'assurance, soit d'un instrument financier comme un cautionnement.

**Le sénateur Graham:** Monsieur le président, vous serez intéressé d'apprendre que pour la première fois depuis que vous êtes président, les mots me manquent. Toutes les questions que j'aurais pu poser ont été posées.

Je souhaite une fois de plus la bienvenue à la ministre et je la félicite de son projet de loi qui, à mon avis, va au fond des choses.

J'aimerais féliciter la ministre et le ministère de disposer des services d'une personne aussi compétente que John Read. Il plonge ses racines distinguées dans une région particulière du pays d'où je proviens aussi. Pour ceux d'entre vous qui ne le sauraient pas, dans une vie antérieure, John Read était le très estimé commandant du collège de la garde côtière à Point Edward, au Cap Breton.

J'ai rencontré bien des gens organisés, mais nul n'était mieux organisé, aussi bien dans son esprit que dans la façon dont il se comporte, que John Read. Je suis ravi que vous soyez dans le poste que vous occupez, M. Read.

**Mme Martin:** Merci, monsieur le sénateur. Je puis vous assurer que quand j'étais au ministère des Transports, en 1988 et 1989, j'étais très heureuse que M. Read s'y trouve. À mon retour, j'ai été enchantée de constater qu'il s'y trouvait toujours.

**Le président:** Messieurs les sénateurs, y a-t-il d'autres questions que vous souhaitez poser à la ministre, ou d'autres observations?

Si tel n'est pas le cas, j'aimerais vous remercier chaleureusement d'être venue nous rencontrer, Madame Martin. Nous apprécions que vous nous ayez présenté un survol du projet de loi. D'après les observations formulées, vous pouvez voir que la plupart des gens considèrent le projet de loi comme quelque chose qui aidera tous les Canadiens.

Vous pouvez maintenant disposer. Nous passerons à notre étude article par article.



[Text]

Is it the intention of any honourable senator to propose an amendment?

**Hon. Senators:** No.

**The Chairman:** Shall the title and clause 1, the short title, stand postponed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clauses 2 to 47 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall the schedule carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall clause 1, the short title, carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall the title carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Shall I report the bill, without amendment?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chairman:** Carried.

The committee adjourned.

[Traduction]

L'un des honorables sénateurs a-t-il l'intention de proposer un amendement?

**Des voix:** Non.

**Le président:** Le titre et l'article 1, le titre abrégé, peuvent-ils être remis à plus tard?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Les articles 2 à 47 sont-ils adoptés?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** L'annexe est-elle adoptée?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** L'article 1, le titre abrégé, est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Le titre est-il adopté?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Puis-je faire rapport du projet de loi, sans amendement?

**Des voix:** D'accord.

**Le président:** Adopté.

La séance est levée.





















*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canada Communication Group — Publishing  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*  
Groupe Communication Canada — Édition  
Ottawa, Canada K1A 0S9

---

## WITNESSES—TÉMOINS

### Bill C-33

#### *From Transport Canada:*

Martin Brennan, Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Coordination;

Bruce Bowie, Director, Marine Policy Branch;

Antoine Côté, Senior Advisor, Marine Policy;

Marc A. M. Gauthier, Legal counsel.

### Bill C-45

#### *From Transport Canada:*

John A. Reid, Director General, Transport Dangerous Goods.

### Projet de loi C-33

#### *De Transports Canada:*

Martin Brennan, sous-ministre adjoint associé, politiques et coordination;

Bruce Bowie, directeur, division de la Politique maritime;

Antoine Côté, conseiller principal, politiques et programmes maritimes;

Marc A. M. Gauthier, conseiller juridique.

### Projet de loi C-45

#### *De Transports Canada:*

John A. Reid, directeur général, transport des marchandises dangereuses.









JUL 6 1994



